Kennzeichnungspflicht I

Am 13. März 2006 wurden in Brüssel die EU-Richtlinien 2001/507/EC und 2001/509/EC verabschiedet und beschlossen, die die obligatorische Umsetzung der UN-ECE-Regelungen 108 und 109 steuern (d.h. die „einheitlichen Bedingungen für die Genehmigung der Herstellung runderneuerter Luftreifen für Kraftfahrzeuge (Pkw)/Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger")!

Das heißt im Klartext:

Runderneuerte Pkw- und /oder Lkw-Reifen ab dem Produktions-/ Herstellungsdatum 13. September 2006 (ab DOT 3706) dürfen nur noch in den Verkehr gebracht werden, wenn sie die ECE-Kennzeichnung nach ECE-R 108 und/oder 109 besitzen!

Anders herum gesagt: Fahrzeuge auf denen runderneuerte Reifen (Pkw oder Lkw) montiert sind, die ab dem 13. September 2006 (ab DOT 3706) hergestellt/produziert (runderneuert) wurden und die keine ECE-Kennzeichnung nach ECE-R 108/109 besitzen, verlieren ihre ABE! Andererseits bedeutet das aber auch, dass runderneuerte Reifen (Pkw und Lkw), die vor dem 13. September 2006 (bis DOT 3606) hergestellt/produziert (runderneuert) wurden, nach wie vor auch ohne ECE-Kennzeichnung nach ECE-R 108/109 in Verkehr gebracht und montiert werden dürfen.

Bis dato mussten Reifen (Pkw-, Lkw- und Motorradreifen) den ECE-Regelungen 30, 54 und 75 und der Richtlinie 92/23/EWG (Reifenrichtlinie) entsprechen und entsprechend gekennzeichnet werden (E bzw. ECE-Kennzeichnungspflicht ab Produktionsdatum 01.10.1998). Dabei war die Kennzeichnung sowohl mit dem ECE-Genehmigungszeichen als auch mit dem EG-Genehmigungszeichen zulässig (siehe hierzu auch die entsprechende Darstellung im BRV-Handbuch "Reifen, Räder, Recht und mehr..." - Stichwort E/ECE-Kennzeichnung).

Nun müssen die Reifen auch der Richtlinie 2001/43/EG (Reifenfahrbahn Abrollgeräusch) entsprechen und entsprechend gekennzeichnet werden. Für die Praxis hat das folgende Konsequenzen:

– Seit Februar 2004 müssen **alle neu homologierten** (typengenehmigten) Fahrzeuge mit Reifen ausgerüstet sein, die den Anforderungen der EU-Richtlinie 2001/43/EG entsprechen;

– Seit Februar 2005 müssen **alle neu zugelassenen** Fahrzeuge mit Reifen ausgerüstet sein, die den Anforderungen der EU-Richtlinie 2001/43/EG entsprechen;

– Seit Oktober 2009 müssen **alle Reifen, die im Markt zum Verkauf kommen**, den Anforderungen der EU-Richtlinie 2001/43/EG entsprechen.

Ab diesen Zeitpunkten haben wir dann eine so genannte Doppelkennzeichnung auf den Reifen: einmal das ECE- oder EG-Genehmigungszeichen und zum anderen das EG-Genehmigungszeichen mit dem Zusatz S für Sound.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2007

Die beistehende Abbbildung zeigt einen Reifen mit dem ECE-Genehmigungszeichen E 4 0221684 (nach ECE-R 30) und dem EG-Genehmigungszeichen e 4 022703 - S (nach Richtlinie 2001/43/EG).

Neue EU-Auflage: ab Februar 2004 wird stufenweise die Pflicht eingeführt, Reifen auch entsprechend der Richtlinie 2001/43/EG (Reifenfahrbahn Abrollgeräusch) zu kennzeichnen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2004

Neue Kennzeichnungspflicht ab dem 01.11.2012 und dem 01.11.2014 (ECE-R 117)

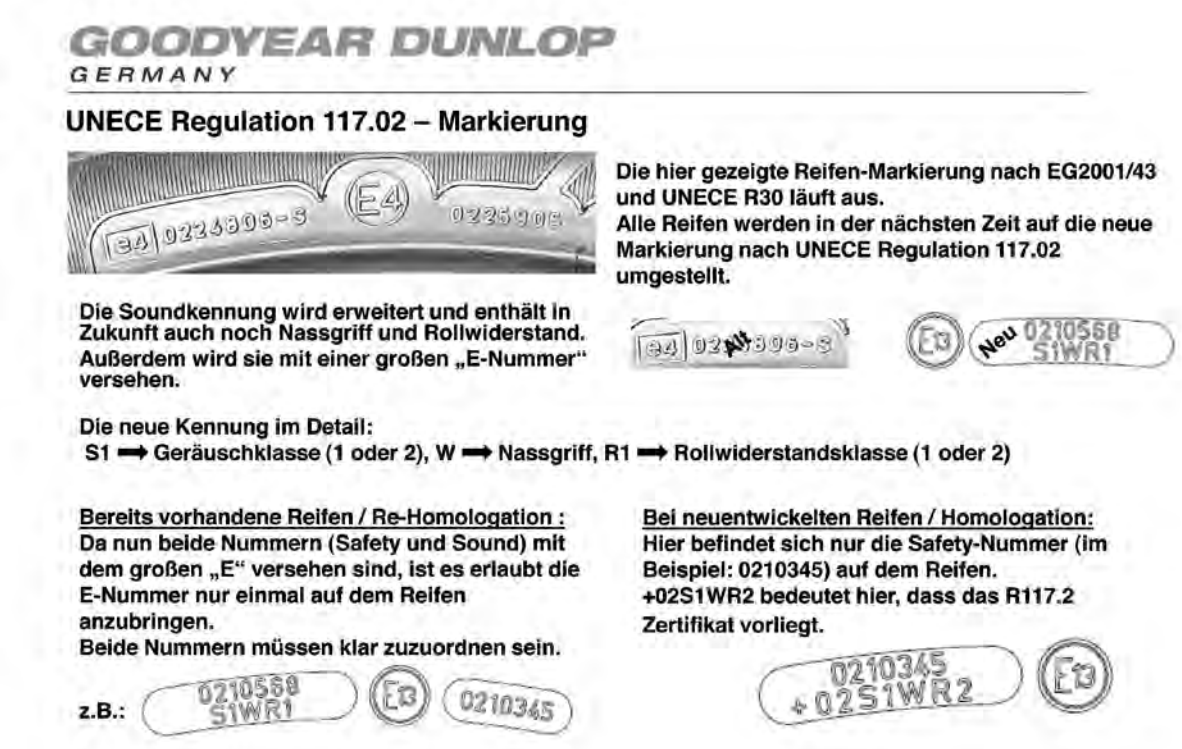
Bislang waren Reifen gemäß der EU-Richtlinie 92/23 (ehemalige EG-Richtlinie 2001/43) hinsichtlich des externen Reifenabrollgeräusches mit „S" zu kennzeichnen, allgemein bekannt als sogenannte „S(Sound)"- Kennzeichnung. Insofern bedurfte es der bekannten Doppelkennzeichnung, hier am Beispiel eines Pkw-Reifens, der nach ECE-R 30 – „E" und EU-Richtlinie 92/23 – „e" typengenehmigt und entsprechend gekennzeichnet ist (siehe Abb. unten).

Mittlerweile tritt aber schrittweise die ECE-R 117 (Änderungsserie 02) in Kraft. Damit werden sukzessive weitere Grenzwerte eingeführt, nicht nur für die Geräuschemission (das externe Reifenabrollgeräusch), sondern auch für den Rollwiderstand und die Nasshaftung:

- **Ab 01.11.2012** für neu typengenehmigte Reifen der Klasse C1 (Pkw-Reifen) für die Geräuschemission, den Rollwiderstand und die Nasshaftung;
- **Ab 01.11.2012** für neu typengenehmigte Reifen der Klasse C2 (Llkw-Reifen) und der Klasse C3 (Lkw-Reifen) für die Geräuschemission und den Rollwiderstand.

Ab 01.11.2014 gelten diese Kennzeichnungsvorschriften dann auch für das Reifenersatzgeschäft. Insofern werden schon jetzt sukzessive Reifen auf den Markt kommen, die nach ECE-R 117 (Änderungsserie 02) gekennzeichnet sind, dabei sind folgende Kennzeichnungen zulässig:

S = Geräuschemission (externes Abrollgeräusch)
R = Rollwiderstand
W = Nasshaftung


GOODYEAR DUNLOP
GERMANY
UNECE Regulation 117.02 – Markierung
Die hier gezeigte Reifen-Markierung nach EG2001/43 und UNECE R30 läuft aus.
Alle Reifen werden in der nächsten Zeit auf die neue Markierung nach UNECE Regulation 117.02 umgestellt.
Die Soundkennung wird erweitert und enthält in Zukunft auch noch Nassgriff und Rollwiderstand. Außerdem wird sie mit einer großen „E-Nummer" versehen.
Neu 0210568 S1WR1
Die neue Kennung im Detail:
S1 ➡ Geräuschklasse (1 oder 2), W ➡ Nassgriff, R1 ➡ Rollwiderstandsklasse (1 oder 2)
Bereits vorhandene Reifen / Re-Homologation :
Da nun beide Nummern (Safety und Sound) mit dem großen „E" versehen sind, ist es erlaubt die E-Nummer nur einmal auf dem Reifen anzubringen.
Beide Nummern müssen klar zuzuordnen sein.
z.B.:
0210568 S1WR1
0210345
Bei neuentwickelten Reifen / Homologation:
Hier befindet sich nur die Safety-Nummer (im Beispiel: 0210345) auf dem Reifen.
+02S1WR2 bedeutet hier, dass das R117.2 Zertifikat vorliegt.
0210345 +02S1WR2

© Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2014

Was ist ein ECE-Rad?
ECE-Prüfzeichen

ECE bedeutet „Economic Commission for Europe". Übersetzt ist es die Bezeichnung der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen.

Wer mit seinem Kraftfahrzeug in einen anderen Staat fährt oder sein Fahrzeug dort kaufen oder dorthin verkaufen möchte, erwartet, dass möglichst wenig Hemmnisse und Formalitäten zu bewältigen sind. Auf der anderen Seite haben auch die jeweiligen Staaten ein Interesse daran, dass der Straßenverkehr nicht durch unsichere Fahrzeuge und die Umwelt durch technisch nicht einwandfreie Fahrzeuge belastet wird. Aus diesem Grund werden auf internationaler Ebene die technischen Vorschriften für Kraftfahrzeuge harmonisiert. Grundlage ist ein am 20. März 1958 im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (ECE) geschlossenes und mit Wirkung vom 16. Oktober 1995 geändertes Übereinkommen.
Dieses ermöglicht den Erlass einheitlicher technischer Vorschriften für die Genehmigung von Fahrzeugen, Teilen und Ausrüstungsgegenständen von Kraftfahrzeugen sowie die gegenseitige Anerkennung der auf dieser Grundlage erteilten Genehmigung durch die Vertragsparteien des Übereinkommens. Seit Bestehen des Abkommens wurden über einhundert ECE-Regelungen verabschiedet, die von der Mehrheit der Vertragsparteien angenommen wurden. Diese Regelungen erfassen die meisten Teile und Ausrüstungsgegenstände von Kraftfahrzeugen.

Ein ECE-Rad entspricht in technischer Hinsicht einem OE-Rad (Original Equipment = Original- oder Erstausrüstung). Im Wesentlichen bedeutet dies, dass die Einpresstiefe und Bolzenlochausführung mit dem OE-Rad identisch sind. Abweichungen gegenüber dem OE-Rad darf es bei einem ECE-Rad nur hinsichtlich des Designs geben. Ist ein Rad technisch identisch mit dem OE-Rad, dann kann für dieses Rad eine ECE-Nummer beantragt werden. Wird die Nummer erteilt, so entfällt für dieses Rad in 47 Staaten eine Eintragungspflicht bzw. die Pflicht zur Mitführung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE). Die Verwendung eines ECE-Rades ist durch die EG-Genehmigung des Fahrzeuges abgedeckt.

Somit ergeben sich folgende Vorteile bei der Verwendung eines ECE-Rades: Es kann das Originalzubehör eingesetzt werden, es ist keine TÜV Eintragung erforderlich bzw. es muss keine ABE mitgeführt werden. Bei der Verwendung eines ECE-Rades entstehen somit geringere Kosten.
Erkenntlich wird ein ECE-Rad durch das Genehmigungszeichen und die Genehmigungsnummer, die in das Rad eingegossen werden müssen. Das internationale Genehmigungszeichen besteht u.a. aus einem Kreis, in dem sich der Buchstabe „E" und die Kennzahl des Landes befinden, das die Genehmigung erteilt hat.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2011

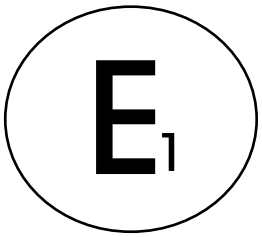
zulässige ECE-Kennzeichnung

Zulässige Kennzeichnung von Neureifen

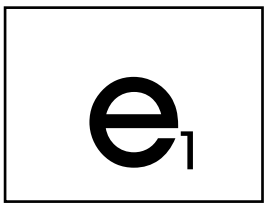
Immer wieder wird in der BRV-Geschäftsstelle nachgefragt, in welcher Form die nach §36 StVZO, 26. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 04.Juli 1997 vorgeschriebene "E-Kennzeichnung" von Neureifen zu erfolgen hat. Diese "E-Kennzeichnungspflicht" besteht für Zweirad-, Pkw-, Llkw- und Lkw-Reifen ab Herstellungsdatum 01.Oktober 1998 (DOT 4083).

Der Gesetzgeber lässt hier zwei verschiedene "E-Kennzeichnungsformen" zu:

1. **Kennzeichnung nach den ECE-Regelungen 30, 54 und 75**
   - ECE-Genehmigungszeichen
     (E im Kreis mit Kennziffer für das Zulassungsland und der 6-stelligen Genehmigungsnummer darüber oder darunter, oder auch rechts oder links des Kreises)



2. **Kennzeichnung nach Richtlinie 92/23 EWG (EWG-Bauartgenehmigungszeichen)**
   - EG-Genehmigungszeichen
     (e im Rechteck mit Kennziffer für das Genehmigungsland und der 6-stelligen Genehmigungsnummer darüber oder darunter, oder auch rechts oder links des Rechtecks)



Die Prüfkriterien zum Erhalt der Genehmigungszeichen etc. sind die gleichen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2002

Zuordnung zum Reifentyp

C-Reifen sind nach ECE-Regelung Nr. 54 Lkw-Reifen und Reinforced-(XL-)Reifen nach ECE-R 30 Pkw-Reifen. Da eine Mischbereifung von C-Reifen und Reinforced-(XL-)Reifen (vgl. die entsprechenden Abschnitte im BRV-Handbuch "Reifen, Räder, Recht und mehr...") nicht zulässig ist, wird immer wieder in der BRV-Geschäftsstelle nachgefragt, ob die entsprechende Zuordnung zur jeweiligen ECE-Regelung auch aus der am Reifen befindlichen und seit Herstellungsdatum 01.10.1998 gesetzlich vorgeschriebenen ECE-Kennzeichnung hervorgeht.

Dem ist so und der Übersicht halber veröffentlichen wir hiermit nochmals alle relevanten ECE-Genehmigungszeichen, d.h. für Pkw-Reifen nach ECE-R 30, für Lkw-Reifen nach ECE-R 54, für Krad-Reifen nach ECE-R 75, für runderneuerte Pkw-Reifen nach ECE-R 108 und für runderneuerte Lkw-Reifen nach ECE-R 109 (siehe nachfolgende Seite).

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 05/2003

Rundern. Reifen f. Kfz — Anh. 2 **ECE-R 108**

Anhang 2

Muster des Genehmigungszeichens

Das oben dargestellte, an einem runderneuerten Reifen angebrachte Genehmigungszeichen besagt, daß der betreffende Rundererneuerungsbetrieb in den Niederlanden (E 4) unter der Nummer 108 R002439 genehmigt wurde und den Vorschriften dieser Regelung in ihrer ursprünglichen Fassung (00) entspricht.

Die Genehmigungsnummer ist in der Nähe des Kreises entweder über, unter, links oder rechts von dem Buchstaben „E" anzuordnen. Die Ziffern der Genehmigungsnummer müssen, bezogen auf den Buchstaben „E", auf einer Seite und in derselben Richtung angeordnet sein. Die Verwendung römischer Zahlen bei Genehmigungsnummern ist zu vermeiden, um Verwechslungen mit anderen Zeichen auszuschließen.

Rundern. Reifen f. Nutzfz. — Anh. 2 **ECE-R 109**

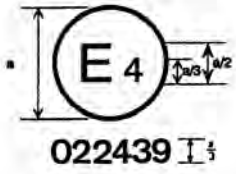
Anhang 2

Muster des Genehmigungszeichens

Das oben dargestellte, an einem runderneuerten Reifen angebrachte Genehmigungszeichen besagt, daß der betreffende Rundererneuerungsbetrieb in den Niederlanden (E 4) unter der Nummer 109 R002439 genehmigt wurde und den Vorschriften dieser Regelung in ihrer ursprünglichen Fassung (00) entspricht.

Die Genehmigungsnummer ist in der Nähe des Kreises entweder über, unter, links oder rechts von dem Buchstaben „E" anzuordnen. Die Ziffern der Genehmigungsnummer müssen, bezogen auf den Buchstaben „E", auf einer Seite und in derselben Richtung angeordnet sein. Die Verwendung römischer Zahlen bei Genehmigungsnummern ist zu vermeiden, um Verwechslungen mit anderen Zeichen auszuschließen.

Muster des Genehmigungszeichens



Das gezeigte, an einem Reifen angebrachte Genehmigungszeichen bedeutet, daß dieser Reifentyp in den Niederlanden (E 4) unter der Nummer 022439 genehmigt wurde.

Anmerkung: Die ersten beiden Ziffern der Genehmigungsnummer geben an, daß die Genehmigung nach den Vorschriften dieser Regelung in ihrer durch die Änderungsserie 02 geänderten Fassung erteilt wurde.
Die Genehmigungsnummer ist in der Nähe des Kreises entweder über, unter, links oder rechts von dem Buchstaben „E" anzuordnen. Alle Ziffern der Genehmigungsnummer sind auf dieselbe Seite des Buchstabens „E" und in dieselbe Richtung zu setzen. Die Verwendung römischer Zahlen für die Genehmigungsnummer ist zu vermeiden, um Verwechslungen mit anderen Symbolen auszuschließen.

Muster des Genehmigungszeichens

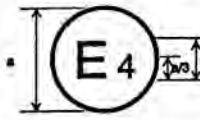
Das gezeigte, an einem Luftreifen angebrachte Genehmigungszeichen bedeutet, dass dieser Reifentyp für Krafträder und Mopeds in den Niederlanden (E 4) entsprechend Regelung Nr. 75 mit der Genehmigungsnummer 002439 genehmigt wurde. Die ersten zwei Ziffern der Genehmigungsnummer geben an, dass die Genehmigung entsprechend der Regelung Nr. 75 in ihrer ursprünglichen Fassung erteilt wurde.

Anmerkung: Das Genehmigungszeichen ist in der Nähe des Kreises und entweder über, unter, links oder rechts von dem Buchstaben „E" anzuordnen. Die Ziffern der Genehmigungsnummer sind auf dieselbe Seite des Buchstabens „E" und in dieselbe Richtung zu setzen. Die Verwendung römischer Zahlen als Genehmigungsnummer ist zu vermeiden, um Verwechslungen mit anderen Zeichen auszuschließen.

Lkw-Reifen — Anh. 2 **ECE-R 54**

Anhang 2

Muster des Genehmigungszeichens



Das gezeigte, an einem Luftreifen angebrachte Genehmigungszeichen bedeutet, daß diese Reifentype [dieser Reifentyp] in den Niederlanden (E4) unter der Nummer 002439 genehmigt wurde. Die ersten zwei Ziffern der Genehmigungsnummer geben an, daß die Genehmigung entsprechend den Vorschriften der Regelung [dem Reglement] Nr. 54 in ihrer [seiner] ursprünglichen Fassung erteilt wurde.

Anmerkung: Die Genehmigungsnummer ist in der Nähe des Kreises und entweder über, unter, links oder rechts von dem Buchstaben „E" anzuordnen. Die Ziffern der Genehmigungsnummer sind auf dieselbe Seite des Buchstabens „E" und in derselben Richtung zu setzen. Die Verwendung römischer Zahlen als Genehmigungsnummern ist zu vermeiden, um Verwechslungen mit anderen Zeichen auszuschließen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 05/2003

Zeichen auf Lkw-Reifen

Auf dem Reifen sind Kennzeichen für Reifeneigenschaften angebracht, die sowohl die USA-Norm (FMVSS 119) als auch die Europa-Norm (ECE-R 54) erfüllen.

Erläuterungen

DOT	=	Department of Transporting (USA-Verkehrsministerium)
ETRTO	=	The European Tyre and Rim Technical Organisation Brüssel
ECE	=	Economic Commision of Europe (UNO-Institution in Genf)
FMVSS	=	Federal Motor Vehicle Safety Standard

Gesetzliche und genormte Kennzeichnungen der Reifenseitenwand (gem. § 36 StVZO - VKbl -Heft 18, 1988, Seite 697)

1 Hersteller (Markennamen oder -logo)

1a Profilbezeichnung

2 Größenbezeichnung
- 285 = Querschnittsbreite in mm
- 60 = Verhältnis Querschnittshöhe zu Querschnittsbreite (=60%)
- R = Radialbauweise
- 22,5 = Felgendurchmesser (Code)

3 Betriebskennung bestehend aus
- 148 = Lastindex für Einzelanordnung
- 145 = Lastindex für Zwillingsanordnung
- K = Kennbuchstaben für maximale Fahrgeschwindigkeit

4 Herstellungsland

5 US Lastkennzeichen für Einzel-/Zwillingsbereifung und Angaben des maximalen Fülldruckes in psi (pounds per square inch 1bar = 14,5 psi)

5a Tragfähigkeitsklasse nach US Norm

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

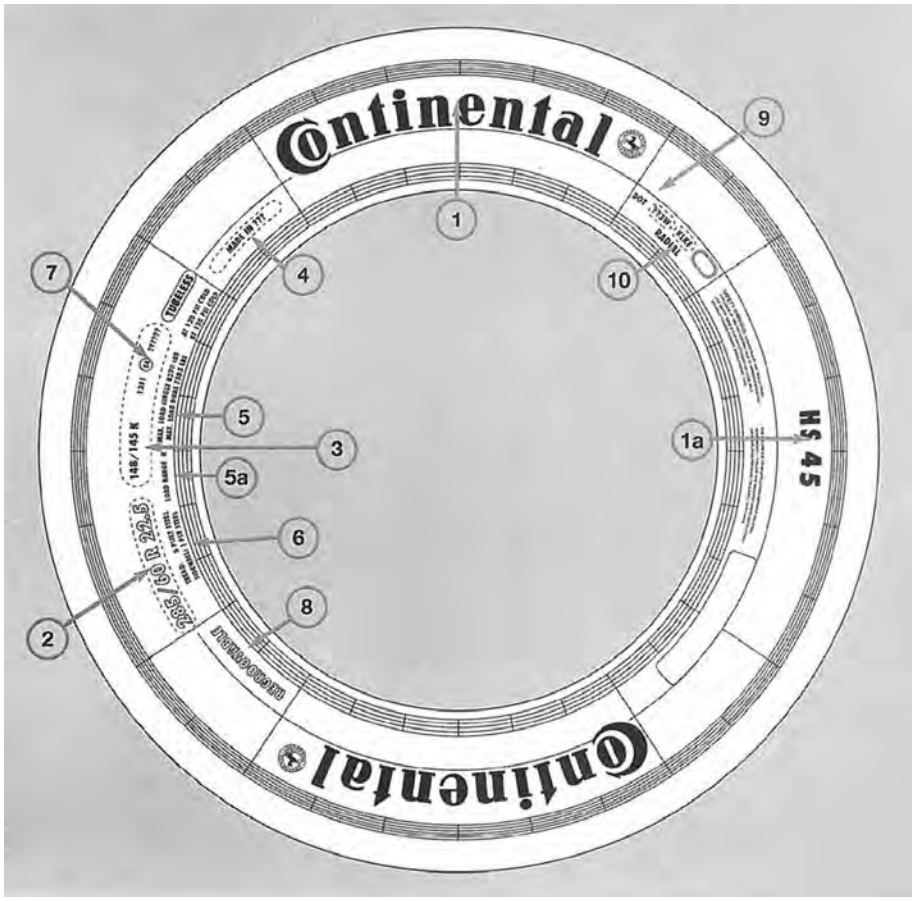
6. Angaben gemäß US Norm über den inneren Aufbau, bzw. über die Anzahl der Festigkeitsträger, hier
Tread: Unter der Lauffläche befinden sich 5 Lagen Stahlcord (einschließlich Karkasse)
Sidewall: Von der Seite her betrachtet wird eine Lage Stahlcord gezählt (hier also die Karkasslage)

7 E = Reifen erfüllen die ECE R 54 Sollwerte
4 = Länderkennzahl für das Land, in dem die Prüfung durchgeführt wurde (hier: 4 = Niederlande)

8 Regroovable
Der Reifen ist seitens des Herstellers für ein Nachschneiden vorgesehen

9 DOT = Department of Transporting (US-Verkehrsministerium, zuständig für Reifensicherheitsnormen)

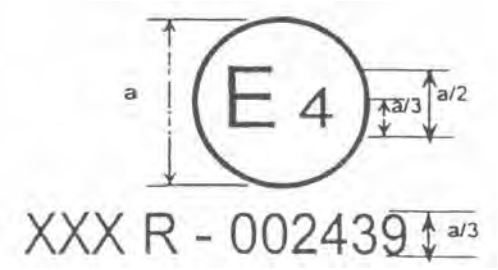
10 Hersteller Code
- Reifenfabrik
- Reifengröße
- Reifenausführung
- Herstellerdatum
(Produktionswoche/Jahr)



©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

Kennzeichnungspflicht
ECE-Kennzeichnungspflicht für Neureifen

Aus aktuellem Anlass (öffentlich kommen jetzt verstärkt Zweirad-, Pkw-, Llkw und Lkw-Reifen in den Reifenfachhandel, für die diese Thematik zutrifft), möchten wir auf die ECE-Kennzeichnungspflicht für Neureifen (Zweirad-, Pkw-, Llkw und Lkw-Neureifen) ab dem Produktionsdatum 1. Oktober 1998 hinweisen.
Das heißt alle Zweirad-, Pkw, Llkw und Lkw-Neureifen ab DOT 408 müssen die ECE-Kennzeichnung besitzen!



Montieren Sie Reifen ab DOT 4083, die keine entsprechende ECE-Kennzeichnung besitzen, erlischt die Allgemeine Betriebserlaubnis des Fahrzeuges!
Die gesetzliche Grundlage dafür ist der § 36 StVZO, der mit der 26. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften am 4. Juli 1997 vom Bundesrat beschlossen worden ist. (Siehe dazu auch den entsprechenden Abschnitt unter dem Stichwort "ECE-Kennzeichnungspflicht.)

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/1999

Die gesetzlichen Regelungen sind in § 36 StVZO sowie der "Richtlinie für eine einheitliche Reifenkennzeichnung" festgelegt.

Richtlinie für eine einheitliche Reifenkennzeichnung

(1) Die in § 36 Abs. 2b StVZO genannten Reifen, das sind Luftreifen für Fahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h, müssen außer der Fabrik- oder Handelsmarke folgende Aufschriften tragen

- Reifennennbreite
- Nennquerschnittsverhältnis
- Reifenbauart
- Felgennenndurchmesser
- Tragfähigkeitskennzahl(en)
- Symbol(e) der Geschwindigkeitskategorie
- Falls zutreffend: TUBELESS, M + S, (M&S, M.S), REINFORCED
- Herstellungsdatum (dreistellig, die ersten zwei Ziffern geben die Herstellungswoche, die dritte Ziffer das Herstellungsjahr an).

Hinsichtlich Form und Inhalt müssen die Aufschriften dem Abschnitt 3 der ECE-Regelung Nr. 30, Nr. 54 bzw. Nr. 75 entsprechen . Dies gilt auch für solche Reifen, die nicht in ECE-Regelungen aufgeführt sind. Für Reifen mit einer Höchstgeschwindigkeit unter 80 km/h sind die Symbole der Geschwindigkeitskategorie nach der Norm ISO 4209/1 zu verwenden. Bei zurückgestuften Reifen ist statt des Symbols Geschwindigkeitskategorie die Kennzeichnung "MAX 100 km/h" quer durch den Firmennamen zulässig.

Beispiele:

a) nach ECE-Regelung Nr. 30: 185/70 R TUBELESS M+S 253

b) nach ECE-Regelung Nr. 54: 250/ 70 R 149/145 J (146/143 L) TUBELESS 257

c) nach ECE-Regelung Nr. 75 100/80 B 18 43 S TUBELESS M+S 258

Dies gilt nicht für Reifen mit anderen in Normen üblichen Bezeichnungen für die Reifengröße gemäß Anlage zu dieser Richtlinie.

---

* Reifen mit Höchstgeschwindigkeit über 210 km/h ("VR" alt) oder über 240 km/h ("ZR" neu) dürfen hiervon abweichen wenn sie folgende Aufschrift tragen:

- Fabrik oder Handelsmarke
- Reifennennbreite
- Querschnittsverhältnis
- Felgendurchmesser
- TUBELESS (falls zutreffend)
- Herstellungsdatum

Die Basistragfähigkeit in "kg" oder "lbs" wird im Regelfall über dem Wulstbereich angegeben.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

(2) Absatz 1 gilt entsprechend für erneuerte Reifen. Sie müssen mit dem Symbol "R" oder der Aufschrift "runderneuert" "retread" oder "retreaded" gekennzeichnet sein. Das Erneuerungsdatum ist analog dem Herstellungsdatum anzugeben.

(3) Reifen für Höchstgeschwindigkeit über
* 210 km/h mit der Geschwindigkeitsbezeichnung "VR"
* 240 km/h mit der Geschwindigkeitsbezeichnung "ZR"
und
Reifen für Krafträder mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit über 210 km/h mit der Geschwindigkeitsbezeichnung "VR" bzw. "V" dürfen abweichend von Absatz 1 bis auf Weiteres folgende Aufschriften tragen:

- Fabrik oder Handelsmarke
- Reifennennbreite
- Querschnittsverhältnis
- Felgendurchmesser
- TUBELESS (falls zutreffend)
- Herstellungsdatum

Beispiel für eine Reifenaufschrift (ohne die Fabrik- oder Handelsmarke):

205/55 ZR 15 TUBELESS 208

(4) Wird bei den Reifenaufschriften von Absätzen 1 bis 3 abgewichen, so ist eine Ausnahmegenehmigung von § 36 Abs. 2b StVZO erforderlich.
Sonstige Aufschriften oder Kennzeichnungen auf den Reifen dürfen nicht zur Verwechslung mit den vorgeschriebenen Angaben führen.

Vorgenannte Angaben beziehen sich nicht auf im Ausland hergestellte Reifen. Importeure von Reifen mit einer von obiger Vorschrift abweichenden Kennzeichnung geben bei Veräußerung zur Verwendung im Geltungsbereich der StVZO eine Bescheinigung bei, damit der Halter und der Fahrzeugführer ggf. die Einigung bzw. die nicht auf den Reifen gekennzeichneten Angaben nachweisen kann.

Die **ECE-Regelung Nr. 30 über "Einheitliche Vorschriften für die Genehmigung der Luftreifen für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger"** ist veröffentlicht im Bundesgesetzblatt II 1977 S. 513 und 1985 S. 169.
Die **ECE-Regelung Nr. 54 über "Einheitliche Vorschriften für die Genehmigung der Luftreifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger"** ist veröffentlicht im Bundesgesetzblatt II 1986 S. 718.
Die Veröffentlichung der **ECE-Regelung Nr. 75** ist in Vorbereitung.
Die **Norm ISO 4209/1** ist zu beziehen durch Beuth Verlag GmbH, Burggrafenstr. 6, Berlin
Eine Vorführung bei einem amtlich anerkannten Sachverständigen ist nicht erforderlich, wenn die Angaben der Bescheinigung denen in den Fahrzeugpapieren entsprechen.
Die Bescheinigung ist in diesem Fall mitzuführen. Die Reifen können auch unter Hinweis auf die Bescheinigung in die Fahrzeugpapiere eingetragen werden.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

Muster einer Bescheinigung des Herstellers über Reifendaten

_____ _____ _____ _____ _____ _____ _____

Name und Anschrift des Herstellers Datum der Ausfertigung

Bescheinigung:

Für den _____ _____ _____ Reifen

Größe: _____ _____ _____

Bezeichnung: _____ _____ _____

Load Range: _____ _____ _____

bestätigen wir die nachstehenden technischen Daten

zulässige Höchstgeschwindigkeit: _____ _____ km/h

maximale Tragfähigkeit bei Höchstgeschwindigkeit: _____ _____ kg

(ggf. einschränkende Randbedingungen wie z.B. Luftdruck, Sturz etc.)

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

ECE-Richtlinien 108/109
Liste der akkreditierten Prüflaboratorien

Reifenrunderneuerung - Beim Kraftfahrt-Bundesamt akkreditierte Prüflaboratorien nach ECE 108/109 - Stand: 31.03.2005 (Quelle: www.kba.de)

DEKRA Automobil Test Center
der DEKRA Automobil GmbH
Herr Pfennig
Senftenberger Straße 30
01998 Klettwitz
Telefon: (03 57 54) 7 34 45 00
Telefax: (03 57 54) 7 34 55 00
E-Mail: datc@dekra.com

TÜV Pfalz Verkehrswesen GmbH
Technologiezentrum/Typprüfstelle
Herr Wagner
Königsberger Straße 20 d
67245 Lambsheim
Telefon: (0 62 33) 35 66 10
Telefax: (0 62 33) 35 66 20
E-Mail: tzt@tuev-pfalz.de

TÜV Automotive GmbH
Unternehmensgruppe TÜV Süddeutschland
Reifen/Räder Test Center
Herr Bergel
Ridlerstraße 57
80339 München
Telefon: (0 89) 51 90 32 16
Telefax: (0 89) 51 90 32 86
E-Mail: kurt.bergel@tuev-sued.de

Prüflaboratorium Fahrzeugtechnik
TÜV NORD STRASSENVERKEHR GMBH
Herr Barbknecht
Am TÜV 1
30519 Hannover
Telefon: (05 11) 9 86-15 95
Telefax: (05 11) 9 86-19 98
E-Mail: kbarbknecht@tuev-nord.de

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2005

RWTÜV Fahrzeug GmbH
Labor für Fahrzeugtechnik
Herr Colling
Adlerstraße 7
45307 Essen
Telefon: (02 01) 82 5- 41 69
Telefax: (02 01) 8 25- 41 50
E-Mail: joerg.colling@rwtuev.de

Prüflaboratorium Typprüfstelle
für Fahrzeuge/Fahrzeugteile
im Institut für Verkehrssicherheit
der TÜV Kraftfahrt GmbH
Am Grauen Stein
51105 Köln
Telefon: (02 21) 8 06-19 01
Telefax: (02 21) 8 30 11 01

TÜV Österreich
KTV
Herr Abel
Deutschstraße 10
1230 Wien 23
ÖSTERREICH
Telefon: (+43-1) 6 10 91 64 70
Telefax: (+43-1) 6 10 91 65 55
E-Mail: ab@tuev.or.at

Prüflabor Nord GmbH
ECE-R Prüfstelle / Leistungstests aller Art
Temperatur - Geräusch - Rollwiderstand
Frau Kleingarn
Tegelbarg 33
24576 Bad Bramstedt
Telefon: (0 41 92) 8 99-7 22
Telefax: (0 41 92) 8 99-7 27

Staatliche Materialprüfungsanstalt
Darmstadt
Leiter Abteilung Kunststoffe
Herr Bockenheimer
Grafenstraße 2
64283 Darmstadt
Telefon: (0 61 51) 16-27 41
Telefax: (0 61 51) 16-56 58
E-Mail: Bockenheimer@mpa-ifw.tu-darmstadt.de

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2005

ECE-Richtlinien 108/109 - Referenzliste der Inhaber von Genehmigungen des Kraftfahrt-Bundesamtes nach ECE-Regelung 108/109 - Stand: 31.03.2005 (Quelle: www.kba.de)

Die Einträge sind nach Ländern und dort in alphabetischer Reihenfolge sortiert.

ECE-Regelung 108

Firma	Ort	Land
PNEU STAR Ges. m.b.H.	9300 St. Veit/Glan	A
Reifen Günther GmbH & Co. KG	49356 Diepholz	D
Reifen Hinghaus GmbH	49201 Dissen	D
REMATEC GmbH	39435 Egeln	D
RESPA GmbH	94036 Passau	D
R.I.G. Technische Produkte GmbH	89312 Günzburg	D
Carlini Gomme di Carlini F. & C. s.n.c	63036 Spinetoli	I
I.R.P. Pneumatici S.p.A.	09010 Uta (CA)	I
La Rinnova de Pneumatico	29100 Piacenza	I
Malatesta Sud s.r.l.	03012 Anagni (FR)	I
PE.SA GOMME S.P.A.	06087 Ponte S. Giovanni	I
Pneus Elite s.r.l.	06087 Ponte S. Giovanni	I
TAGOM S.r.l.	41100 Modena (MO)	I
TESSILGOMMA S.N.C.	98070 Di Capo D'Orlando (ME)	I
ALPETOUR-BANDAG d.d.	4200 Škovja Loka	Slowenien
PNEUS RUPP S.A.	1070 Puidoux	Schweiz

ECE-Regelung 109

Firma	Ort	Land
PNEU STAR Ges. m.b.H.	9300 St. Veit/Glan	A
Autobanden Verveer N.V.	2800 Mechelen	Belgien
MEDINA MED	6000 Stara Zagora	Bulgarien
Raychev Ltd.	4004 Plovdiv	Bulgarien
Superlink Enterprises Bulgaria EOOD	1582 Sofia	Bulgarien
VANINA EXPORT	8600 Yambol	Bulgarien
EMKA Pneusluzby, s.r.o.	Klatovy IV, PSC 33901	CZ
Pneu s.r.o. K.A.L.T.	28000 Kolín 5	CZ
Abyhoj Vulkanisering v/Niels Kjaer	8220 Brabrand	Dänemark
Daek-Ringen A/S Danmark	9500 Hobro	Dänemark

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2005

NORDISK OLIE-OG GUMMI IMPORT A-S	8220 Brabrand	Dänemark
Toboel Daek A/S	6683 Foevling	Dänemark
Vulkan Daek A/S	8900 Randers	Dänemark
AutoProfi Hämmerling	33104 Paderborn	D
BANDAG Reifenerneuerungs GmbH	20251 Hamburg	D
Becker Reifenerneuerung GmbH	54634 Bitburg	D
Emigholz Runderneuerungswerk GmbH	28059 Bremen	D
ESKA Reifendienst Seb. Kerscher GmbH	93413 Cham/Opf.	D
F. Müller & C. Sandner Reifenrunderneuerung GmbH	08144 Ebersbrunn	D
First Stop Reifen Auto Service GmbH	32657 Lemgo	D
Mülot Autotechnik Reifen	19386 Lübz	D
Pneuhage Reifenerneuerungstechnik GmbH	76207 Karlsruhe	D
Reifen Apel GmbH	34497 Korbach	D
Reifen Bingel GmbH	56357 Miehlen	D
Reifen Dorn, Zweigniederlassung der Pneumobil GmbH	94451 Deggendorf	D
REIFEN EHRHARDT	37199 Wulften	D
Reifen Förstner KG	73431 Aalen	D
Reifen Göring GmbH & Co. KG	59872 Meschede	D
Reifen Günther Hans Günther GmbH & Co. KG	49356 Diepholz	D
Reifen Junginger	72555 Metzingen	D
Reifen John Produktions GmbH	83395 Freilassing	D
Reifen Kotinsky	56637 Plaidt	D
Reifen Laupichler	25524 Itzehoe	D
REIFEN MEICHSNER	45525 Hattingen	D
Reifen Menzel	91555 Feuchtwangen	D
Reifen Müller GmbH	97762 Hammelburg-Westheim	D
Reifen Niebergall	56567 Neuwied	D
Reifen Schindler GmbH	58456 Witten	D
Reifen Schuchardt GmbH	99718 Obertopfstedt	D
Reifen-Erneuerungs- und Vertriebsgesellschaft mbH	17043 Neubrandenburg	D
Reifenhandel Ern GmbH	59705 Arnsberg-Neheim	D
Reifenhaus Caspar Wrede	48163 Münster	D
Reifen-Simmel GmbH	93413 Cham	D
Reifen-Stiebling GmbH	44607 Herne	D

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2005

Reifenzentrale Oberau, Fabricius GmbH	82496 Oberau	D
REIFF GmbH	72714 Reutlingen	D
Reilo 3 GmbH Reifenrunderneuerung	06721 Meineweh	D
RESPA GmbH	94036 Passau	D
RET Reifenerneuerungstechnik GmbH	30966 Hemmingen	D
Richelshagen & Co. GmbH	56070 Koblenz	D
R.I.G. Technische Produkte GmbH	89312 Günzburg	D
RuLa-GmbH	04928 Schraden	D
Seher Reifen & Fahrzeugtechnik GmbH	61169 Friedberg	D
VULCO Reifenrunderneuerung Dresden GmbH	01169 Dresden	D
VULCO Reifenrunderneuerung GmbH	86316 Friedberg-Derching	D
WHH Walther + Heick Reifenhandel Ges. m.b.H.	22113 Hamburg	D
Wolfgang Mainz	09232 Hartmannsdorf	D
Red Dragon Retreading Ltd.	Pyle Bridgend	England
EuroviaM	11216 Tallinn	Estland
Rehvimeister AS	75303 Lagedi	Estland
Ab Däck-Rengas Paul Lidfors Oy	07900 Loviisa	Finnland
Center Bandag Oy	50100 Mikkeli	Finnland
Lapin Kumi Oy	96300 Rovaniemi	Finnland
Lujakumi Oy	28120 Pori	Finnland
Teräs-Rengas Oy	90530 Oulu	Finnland
BROS. ATHANASIOU GIZAS LTD	45221 Ioannina	Griechenland
COLD TIRES RECAPPING OF ATHENS S.A.	Metamorfosi 144 52, Athen	Griechenland
I & V Tsitsivas C.O.	40007 Pyrgetos	Griechenland
ZISSIS HARTABILAS & CY O.E.	57010 Thessaloniki	Griechenland
S Tyres Ltd.	Cork	Irland
Carlini Gomme di Carlini F. & C. s.n.c	63036 Spinetoli	I
Carloni S.r.l.	06083 Bastia U. (PG)	I
COM-VAR RICOSTRUZIONE GOMME S.R.L.	22070 Bregnano (CO)	I
ditta Fedi Gomme	50026 San Casciano Val di Pesa (Fi)	I
Etruria Gomme s.r.l.	58100 Grosseto (GR)	I
FERGOM S. P. A.	70026 Modugno	I
INDUSTRIAL TREAD S.r.l.	8055 PORTICI (NA)	I
I.R.P. Pneumatici S.p.A.	09010 Uta (CA	I
ITALGOMMA S.n.c. die Geraci Giovanni & C.	88040 Pianopoli (CZ)	I

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2005

LA GENOVESE GOMME S.P.A.	09034 Elmas-Cagliari (CA)	I
La Rinnova de Pneumatico	29100 Piacenza	I
Malatesta Sud s.r.l.	03012 Anagni (FR)	I
MARCHETTI Pneumatici S.r.l.	36050 Bolzano Vicentino (VI)	I
PE.SA GOMME S.P.A.	06087 Ponte S. Giovanni	I
Pneus Elite s.r.l.	06080 Passagio di Bettona PG)	I
Pneus Formula	08029 Siniscola (NU)	I
PNEUSMARCA S.R.L.	31050 Villorba (TV)	I
R.G.B. s.r.l.	88100 Catanzaro	I
RI. Pneus S.R.L.	40069 Zola Predosa (BO)	I
TESSILGOMMA S.N.C.	98070 Di Capo D'Orlando (ME)	I
Vegom-Lovgom di Lovera Dario & C. S.N.C.	12100 Cuneo	I
Veneto Gomme s.r.l.	31050 OLMI di TREVISO (TV)	I
Vulcarapid di D'Emilio R. & C. S.p.A.	65129 Pescara	I
K.M.D. BABIC d.o.o.	51216 Viskovo	Kroatien
PANEX TIREX OBNOVA GUMA, TRGOVINA D.O.O.	42300 Cakovec	Kroatien
Protektor-Bandag-Katalinic GmbH	51304 Gerovo	Kroatien
Protek Prom d.o.o.	10090 Podsused, Zagreb	Kroatien
Trans Adria d.o.o.	34311Kuzmica	Kroatien
Marathon Ltd.	1029 Riga	Lettland
Ets. Graas S.A.	3370 Leudelange	L
Peet Borst Bandentechnik Schoonhoven B.V.	2871 HE Schoonhoven	NL
Gummiservice Produksjon AS	1640 Räde	Norwegen
EUROGUM	32-060 Liszki	PL
D.P.H.U. DOMAR S.A.	53-680 Wroclaw	PL
Fabryka Bieznikowania Opon-Wolbrom Spolka Akcyjna	32-340 Wolbrom	PL
Šimkovic-Protektor s.r.o.	07801 Secovce	Slowakei
ALPETOUR - BANDAG d.d.	4200 Škovja Loka	Slowenien
EKOGUM d.o.o.	1000 Ljubljana	Slowenien
Hedbergs Ringservice AB	20025 Malmö	Schweden
JS Retreading AB	35245 Växjö	Schweden
Kå Ve Produktion AB	29165 Kristianstadt	Schweden
Regus i Pitea Ab	94147 Pitea	Schweden
PNEUS RUPP S.A.	1070 Puidoux	Schweiz

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2005

ECE-Richtlinien 108/109

BRV-Statement: "Wie erhält man die Genehmigung?"

Die Zahl derjenigen Runderneuerer, die die ECE-Genehmigung bereits auf freiwilliger Basis vom Kraftfahrtbundesamt (KBA) erhalten haben, nimmt ständig zu (so besitzen mittlerweile alle europäischen REMIX-Produktionsstätten diese Genehmigung). Auf der anderen Seite häufen sich aber, trotz unserer umfangreichen Informationspolitik auf diesem Gebiet, die Anfragen in der BRV-Geschäftsstelle dazu, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

- Wann wird die ECE- Genehmigungspflicht für runderneuerte Reifen in Deutschland gesetzlich verbindlich?
  und
- Wie und auf welchem Wege kann der Runderneuerer die ECE-Genehmigung erwerben/vom KBA erhalten?

Deshalb hier noch einmal der diesbezügliche Sachstand (siehe letzte Berichterstattung in "Trends + Facts", Nr. 5/99, Seite 16):

1. Gesetzliche Umsetzung der ECE-R 108 und 109
   Nachdem im Juni 1998 die ECE-Regelungen 108 und 109 in Genf bei der ECE verabschiedet worden sind, liegen diese nunmehr seit Ende 1998, seitdem die EU als Institution der ECE in Genf beigetreten ist, in Brüssel bei der EU zur Bestätigung vor. Nach wie vor ist nicht abzusehen, wann dort die Bestätigung erfolgt. Erst danach kann - formal gesehen, unter Einhaltung einer entsprechenden Übergangsfrist - die Umsetzung in nationales Recht (in Deutschland die Straßenverkehrs-Zulassungsordnung, StVZO) erfolgen. Auch wenn der deutsche Gesetzgeber nach wie vor gewillt ist, diese Umsetzung so schnell wie möglich zu realisieren und möglicherweise bei weiterer Behinderung in Brüssel auch einen nationalen "Alleingang" geht, ist derzeitig keine definitive Zeitangabe möglich. Mit Sicherheit kann man allerdings davon ausgehen, dass diese Umsetzung nicht vor dem 1. Januar 2001 stattfinden wird, eher später.

   Parallel dazu hat aber das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bereits in einer Art nationalen Alleingangs das KBA zum 16. August 1999 ermächtigt, die ECE-Genehmigungen nach ECE-R 108 und 109 auf der Grundlage freiwilliger Anträge zu erteilen (dies ist z.Z. nur in Frankreich und Deutschland möglich).

2. Procedere zum Erwerb/Erhalt der ECE-Genehmigung durch das KBA
   Sie können der Einfachheit halber auf das exklusive BRV-Unterstützungspaket für seine Mitgliedsbetriebe zurückgreifen (vgl. Rundschreiben vom August 1998), das nach wie vor volle Gültigkeit besitzt.

   Das Gesamtprocedere stellt sich - etwas vereinfacht - wie folgt dar und wurde bereits mit Rundschreiben vom Dezember 1998 so von uns veröffentlicht:
   Grundsätzlich müssen zwei Schienen beachtet werden. Auf der einen Seite die Einführung, Dokumentation und Kontrolle eines wirksamen Qualitätssicherungs-Systems nach ECE-R 108 und 109 und auf der anderen Seite die reine Produktprüfung nach ECE-R 108 und 109 (in Analogie zu ECE-R 30 und 54).

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

Qualitätssicherungs-System	Produktprüfung
Schritt 1	Schritt 1
- Einführung, Dokumentation und Umsetzung eines wirksamen Qualitätssicherungs-Systems nach ECE-R 108 und 109 → dazu liegt das standardisierte BRV-Qualitätssicherungshandbuch für die Runderneuerung nach ECE-R 108 (Pkw) und ECE-R 109 (Lkw) zum Preis von 145,- DM zzgl. MWSt, Porto und Versand vor. → dazu hat der BRV einen Rahmenvertrag mit einer Beratungsfirma/Ingenieurgesellschaft abgeschlossen, die Ihnen das standardisierte Handbuch individuell an Ihren Betrieb anpasst, dies innerhalb von drei Tagen mit einem Festpreis von 3.000,- DM zzgl. MWSt, Reisekosten etc. (Wir empfehlen Ihnen ausdrücklich die Inanspruchnahme diese Dienstleistung!) → sollten Sie bereits nach DIN EN ISO 9000 ff zertifiziert sein, gilt natürlich dieses Zertifikat, allerdings müssen Sie mit Ihrem Zertifzierer klären, dass dieses den Zusatz erhält: "Das QMS entspricht den Forderungen des internationalen und deutschen Verkehrsrechts." Dazu muss der Zertifizierer vom KBA akkreditiert sein.	**Nachweis der Produktqualität** durch die sogenannten **Eingangsproduktttests** einer repräsentativen Anzahl der beantragten Baureihen (nach ECE-R 108 und 109) - Pkw: 0,01 % der jährlichen Produktionsmenge, mindestens 5, maximal 20 Stück → Preis: ca. 800,- DM/Stück - Lkw: 0,01 % der jährlichen Produktionsmenge, mindestens 5, maximal 20 Stück durch einen vom KBA akkreditierten und ECE-autorisierten Prüfstand in Europa. → Preis: ca. 1.600,- DM/Stück Die Aufstellung der vom KBA akkreditierten Prüfstände kann beim BRV abgefordert werden - Vorlage der Prüfprotokolle beim KBA

Schritt 2		
Durchführung der sogenannten Anfangsbewertung, die über folgende Verfahren möglich ist:		
Herstellerbericht	**Verifizierung**	**Zertifizierung**
→ betriebsspezifischer Nachweis der Einhaltung der gesetzlichen und der ECE-Vorschriften für die Runderneuerung, d.h. Nachweis des Schrittes 1 gegenüber dem KBA → die Überprüfung erfolgt vor Ort durch das KBA in Form eines Audits	→ betriebsspezifischer Nachweis der Einhaltung der gesetzlichen und der ECE-Vorschriften für die Runderneuerung gemäß Verifizierungsrichtlinien, d.h. Nachweis des Schrittes 1 gegenüber dem KBA (Vorlage der Verifizierungsurkunde beim KBA) → die Überprüfung erfolgt vor Ort durch eine vom KBA akkreditierte Zertifizierungsstelle in Form eines Verifizierungsaudits	→ betriebsspezifischer Nachweis der gesetzlichen und der ECE-Vorschriften für die Runderneuerung gemäß DIN EN ISO 9000 ff, d.h. Nachweis des Schrittes 1 gegenüber dem KBA (Vorlage der Zertifizierungsurkunde beim KBA) → die Überprüfung erfolgt vor Ort durch eine vom KBA akkreditierte Zertifizierungsstelle in Form eines Zertifizierungsaudits
→ Preis: ca. 1.400,- DM zzgl. Reisekosten, etc.	→ Preis: 3.975,- DM zzgl. MWSt, Reisekosten, etc. (Rahmenvertrag)	→ Preis: ca. 10.000,- DM zzgl. MWSt, Reisekosten etc.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

Genehmigungserteilung durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)

Auf Basis einer entsprechenden **Antragsstellung** an das KBA (Merkblätter, Formulare, etc., dazu können beim KBA - Außenstelle Dresden, Bernhardstr. 62, 01187 Dresden, Tel.: (0351) 47 38 50, Fax: (0351) 473 85 36 - abgefordert werden), der **Anfangsbewertung** (gemäß Schritt 2) und der **technischen Prüfung** (Eingangsprodukttests gemäß Schritt 1 - Produktprüfung)

Schritt 3	Schritt 2
Überwachung des Qualitätssicherungs-Systems, die über folgende Verfahren möglich ist:	**Überwachung der Produktqualität** → jährliche Produkttests durch einen vom KBA akkreditierten und ECE-autorisierten Prüfstand in Europa → Pkw: 0,01 % der jährlichen Produktionsmenge, mindestens 5, maximal 20 Stück (Preis: ca. 800,- DM pro Stück) → Lkw: 0,01 % der jährlichen Produktionsmenge, mindestens 2, maximal 10 Stück (Preis: ca. 1.600,- DM pro Stück) - Vorlage (jährlich) beim KBA

Herstellerbericht	Verifizierung	Zertifizierung
→ Überprüfung durch das KBA vor Ort im Rahmen eines Audits → in mehrjährigem Abstand (nicht genauer definiert) oder bei der Feststellung von Abweichungen	→ Überprüfungs-Verifizierungsaudit vor Ort durch eine vom KBA akkreditierte Zertifizierungsstelle → alle drei Jahre → Vorlage beim KBA	→ Überprüfungs-Zertifizierungsaudit vor Ort durch eine vom KBA akkreditierte Zertifizierungsstelle → jährliches Überprüfungsaudit → alle drei Jahre Zertifizierungsaudit → Vorlage beim KBA
→ Preis pro Audit: ca. 1.400,- DM zzgl. Reisekosten etc.	→ Preis pro Audit: 3.975,- DM zzgl. MWSt., Reisekosten, etc. gemäß BRV-Rahmenvertrag	→ Preis pro Audit: ca. 10.000,- DM zzgl. MWSt., Reisekosten, etc.

Welche Variante Sie ganz konkret wählen - Herstellerbericht (direkt mit dem KBA), Verifizierung (mit dem TÜV) oder Zertifizierung nach ISO 9000 ff - obliegt Ihrer unternehmerischen Entscheidung, da sich die einzelnen Varianten, wie dargestellt, sowohl vom Aufwand als auch von den Kosten zum Teil erheblich unterscheiden.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

ECE-Richtlinien 108/109

KBA-Statement: "Genehmigung von Fertigungsstätten der Reifenrunderneuerer - Was sollte man dazu wissen?"

Wir hatten in den letzten Ausgaben von "Trends + Facts" immer wieder über den aktuellen Stand der Dinge in Sachen "ECE-Richtlinien 108 und 109" berichtet. Das Kraftfahrtbundesamt, Außenstelle Dresden, hat nun auch noch einmal die wichtigsten Fakten zum Genehmigungsverfahren für die BRV-Mitgliedsbetriebe zusammengefasst:

1. **Wo erhalten Sie die aktuellen Unterlagen, um eine Genehmigung zu beantragen?**

   Jeder potenzielle Antragsteller kann die jeweils gültigen Antragsunterlagen und Merkblätter beim KBA erhalten. Wenden Sie sich dazu bitte an:

   Kraftfahrt-Bundesamt
   Postfach 12 01 53
   01002 Dresden
   Tel.: (03 51) 47 38 50
   Fax: (03 51) 4 73 85 36

   Unterlagen von anderen Stellen bergen die Gefahr in sich, dass sie bereits durch neue Ausgaben des KBA ersetzt wurden.

2. **Wie hoch sind die Gebühren/Kosten für die Erteilung einer Genehmigung nach den ECE-Regelungen 108 und 109?**

   Die Gebühren für die Genehmigung von Fertigungsstätten zur Runderneuerung von Reifen bestimmen sich nach der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt). Derzeit werden für die Genehmigung 1.049,00 DM und für einen Nachtrag 265,00 DM (ohne Gutachten) bzw. 524,00 DM (mit Gutachten) berechnet.

   Auf der gleichen Grundlage basieren die Gebühren für die Bewertung des Qualitätsmanagementsystems durch das KBA.

   Die Bewertung des QM-Systems (Anfangsbewertung) kann erfolgen durch

   - Herstellerbericht als einmaliger Nachweis der Einhaltung von Mindestforderungen an ein QM-System, die eine wirksame Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion gewährleisten (Überprüfung genehmigungsrelevanter Sachverhalte durch das KBA)

   - Verifizierung als Überprüfung des QM-Systems in Anlehnung an die DIN EN ISO 9002 oder gleichwertige Vorschriften, die ebenfalls vorrangig auf die genehmigten Sachverhalte ausgerichtet ist (durch das KBA bzw. eine vom KBA akkreditierte Zertifizierungsstelle)

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

- Zertifizierung als umfassende international anerkannte Überprüfung des QM-Systems nach DIN EN ISO 9001 bzw. DIN EN ISO 9002 (durch das KBA bzw. eine vom KBA akkreditierte Zertifizierungsstelle).

- Diese Varianten der Bewertungen werden vom KBA angeboten. Angebote werden firmenspezifisch entsprechend GebOSt auf der Basis eines Stundensatzes von derzeit 140,00 DM erstellt.

Für den Herstellerbericht werden pauschal 1.400 DM für die erste Fertigungsstätte und 1.100 DM für jede weitere Fertigungsstätte berechnet.

Im Abstand von ca. drei Jahren wird sich das KBA vor Ort von der regelungskonformen Durchführung der CoP-Prüfungen sowie von der praktischen Umsetzung des QM-Systems überzeugen. Für die spezifische Nachprüfung entstehen nur dann Kosten, wenn Abweichungen zur erteilten Genehmigung festgestellt werden.

3. In welcher Form und in welchem Umfang hat die Beschreibung nach ECE Nr. 4.1.1 und Nr. 4.1.2 in den Antragsunterlagen zu erfolgen?

Für die Übersicht über die Organisation ist in der Regel ein Organigramm ausreichend. Für die Kurzbeschreibung des QM-Systems wurden zwei Formulare (BF 13, BF 31) erstellt, die dem Antragssteller bei Vorliegen des formlosen Antrages zugestellt werden. Unter Punkt 6 des Formulars BF 13 sind die Unterlagen aufgeführt, die den Antragsunterlagen beizufügen sind. Das Formular BF 13 einschließlich der geforderten Unterlagen muß nicht beim KBA eingereicht werden, wenn die Bewertung des QM-Systems des Herstellers durch das KBA selbst erfolgt.

Für die Anfangsbewertung ist die Vorlage der Zertifizierungsurkunde bzw. der Verifizierungsbestätigung ausreichend, wenn die Zertifizierungsstelle vom KBA akkreditiert wurde und straßenverkehrsrechtliche Belange berücksichtigt wurden bzw. im folgenden Überwachungsaudit einbezogen werden (Bestätigung der Zertifizierungsstelle erforderlich).

4. Wer bestätigt die Sprache der vorliegenden Anweisungen der Materialhersteller gemäß ECE Nr. 5.2?

Aussagen zur Sprache der Dokumentation der Materiallieferanten sowie der im Unternehmen beschäftigten Personen sind im Formblatt BF 13 zu machen. Der Nachweis erfolgt durch Beifügen der Materialdokumentation eines Materiallieferanten zu den Antragsunterlagen. Soweit die Dokumentation bereits im KBA vorhanden ist, ist es ausreichend, Kopien der Seiten zuzusenden, die Rückschlüsse auf Art, Inhalt und Sprache des Dokumentes zulassen (z. B. Titelseite und Inhaltsverzeichnis).

5. Welche Möglichkeiten gibt es, eine vorliegende Zertifizierung, welche nicht die straßenverkehrsrechtlichen Belange eingeschlossen hat, zu erweitern?

Falls die Verifizierung bzw. Zertifizierung des Unternehmens durch eine vom KBA akkreditierte Zertifizierungsstelle erfolgt ist, können die Belange des nationalen und internationalen Straßenverkehrsrechts auch nachträglich in dem nächsten regulär

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

stattfindenden Überwachungsaudit berücksichtigt werden. Dies ist dann durch die Zertifizierungsstelle gegenüber dem KBA schriftlich zu bestätigen.

Weitere Möglichkeiten zur Bewertung des QM-Systems sind unter der Frage 2 beschrieben. Herstellerbericht und Verifizierung können parallel zur Zertifizierung durchgeführt und terminlich mit den Zertifizierungsaudits abgestimmt werden.

6. Welche Formblätter nach MAB (Liste S. 6) sind für Runderneuerungsbetriebe zwingend erforderlich?

Neben den Antragsformularen ist für die Genehmigung von Reifenrunderneuerungsbetrieben das Formblatt A7 (Erklärung zur Produktüberprüfung) zwingend erforderlich. Welche der anderen aufgeführten Formblätter außerdem auszufüllen sind, wird im Einzelfall geklärt.

7. Was ist unter einer "Baureihe" bei Reifen zu verstehen?

Da die ECE-Regelungen 108/109 keine eindeutige Definition der Baureihe geben, wurde der Interpretationsspielraum zugunsten der Reifenrunderneuerungsbetriebe ausgeschöpft, um die Kosten für die Prüfung in Grenzen zu halten. Eine Baureihe runderneuerter Reifen wird in Abstimmung mit Vertretern der Branche nur durch das Herstellungsverfahren, den Fertigungsstandort und die ECE-Regelung (108 bzw. 109) definiert. Das KBA geht davon aus, dass die Runderneuerung von Reifen nach dem Kalt- bzw. Heißverfahren differenzierte Anforderungen an den Prozess stellt, und somit bei der Genehmigung eines Runderneuerungsbetriebes getrennt behandelt werden muss. Bei der Prüfung ist das Verhältnis der heiß- bzw. kalterneuerten Reifen, bezogen auf die Jahresproduktion, zu berücksichtigen. Die Anzahl der zu prüfenden Reifen wird durch diese Differenzierung jedoch nicht unbedingt erhöht. Unter Berücksichtigung, dass repräsentative Reifen für beide Verfahren geprüft werden müssen, wird gefordert, dass das Verhältnis der insgesamt geprüften heiß- und kalterneuerten Reifen das entsprechende Verhältnis in der Jahresproduktion widerspiegelt.

8. Was ist unter "repräsentativen Reifen" zu verstehen?

Unter einer repräsentativen Auswahl von geprüften Reifen versteht das KBA, dass als Voraussetzung für die Genehmigungserteilung (Eingangsprüfung, gem. ECE-R 108 und 109-PKW- und LKW 0,01 % der Jahresproduktion, jedoch mindestens 5, maximal 20 Stück) mindestens

- je ein Reifen jedes Erneuerungsverfahrens
- die Reifen
    - mit der höchsten Geschwindigkeitskategorie,
    - der höchsten Tragfähigkeitskennzahl und
    - dem höchsten Produktionsanteil sowie

- je ein Reifen jeder Verwendungsart geprüft wurde.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

In den jährlichen Prüfungen (Wiederholungs- bzw. Konformitätsprüfungen gem. ECE- R 108- PKW- mindestens 5, maximal 20 Stück, gem. ECE-R 109- LKW- mindestens 2, maximal 10 Stück) sind die Prüfungen innerhalb von 3 Jahren auf das gesamte Produktionssortiment auszudehnen, wobei die o. g. Schwerpunkte sowie Reklamationen besonders zu beachten sind. Somit kann es erforderlich sein, bei den jährlichen Prüfungen die geforderte Anzahl (0,01 %) zu überschreiten.

9. Wieviel Reifen sind zu entnehmen und zu prüfen?

Die konkrete Anzahl der zu prüfenden Reifen ist durch die Technische Prüfstelle danach festzulegen, welche Anzahl erforderlich ist, um repräsentativ für die jeweilige Baureihe zu sein. Die mit 0,01 % der Jahresproduktion berechnete Anzahl als Mindestmaß kann dabei zur Orientierung genutzt werden. In jedem Fall sind kalt- bzw. heißerneuerte Reifen entsprechend der jährlich produzierten Stückzahl zu berücksichtigen.

Das bedeutet, dass bei einer Jahresproduktion von 100.000 runderneuerten Reifen, davon 40.000 Stück im Kalt- und 60.000 Stück im Heißverfahren, von den jährlich mindestens 10 zu prüfenden Reifen 4 nach dem Kalt- und 6 nach dem Heißverfahren hergestellt worden sind.

10. Soll der Technische Bericht einsprachig oder in Deutsch/Englisch abgefasst sein?

Die Sprache des Technischen Berichtes richtet sich danach, welche Technische Prüfstelle ihn verfasst und an welche Genehmigungsbehörde er geschickt wird. Grundsätzlich akzeptiert das KBA die Zusendung der Genehmigungsunterlagen in englischer und deutscher Sprache. Eine zweisprachige Ausfertigung ist für die Bearbeitung beim KBA nicht erforderlich, aber zweckdienlich.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

ECE-R 109 – Kennzeichnung von Reifen

In der Ausgabe 4/00 (Seite 11) von "Trends + Facts" hatten wir Sie über die entsprechenden Aktivitäten des BRV-Arbeitskreises "Reifentechnik/Autoservice" gegenüber dem Krafftfahrt-Bundesamt (KBA) informiert. Mittlerweile liegt uns die Antwort vor, in der das KBA faktisch dem BRV-Vorschlag folgt.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

Kraftfahrt-Bundesamt

Kraftfahrt-Bundesamt • 24932 Flensburg

BRV
Herrn Drechsler
Oberländer Ufer 172

50968 Köln

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom:
siehe Bezug
Bei Antwort bitte angeben:
412-5108/5109
Ansprechpartner(in):
Herr Speck
Telefon: (04 61) 3 16-15 65
Telefax: (04 61) 3 16-17 41
E-Mail:
abt-technik@kba.de

Datum: 26.06.2000

ECE-Regelung Nr. 109 - Kennzeichnung von Reifen -

Ihr Schreiben vom 24.03.2000

Sehr geehrter Herr Drechsler,

ich danke für Ihr o. a. Schreiben, das Herr Dr. Uhlemann an mich weitergeleitet hat.

Gleichzeitig bitte ich die späte Beantwortung zu entschuldigen, die sich aufgrund von internen Abstimmungen ergeben hat.

Die von Ihnen angesprochene Problematik bei der Kennzeichnung von runderneuerten Lkw-Reifen beruht auf den Formulierungen der diesbezüglichen Vorschriften in der ECE-Regelung Nr. 109.

In Ziff. 3 der Regelung wird festgelegt, welche Aufschriften die runderneuerten Reifen tragen müssen. Ein Beispiel der Anordnung der Aufschriften ist im Anhang 3 der Regelung dargestellt.

Erst in Ziff. 3.6 wird allgemein von „Daten" gesprochen, die vollständig zu entfernen sind, sofern sie nach der Runderneuerung nicht mehr zutreffen. Was hierbei unter „Daten" verstanden werden soll, ist nicht näher definiert.

Wie Sie in ihrem Schreiben ausführen, ist es in der Runderneuerungspraxis üblich, insbesondere bei der Kalt-Erneuerung, die Fabrik- und Handelsmarke des Ursprungsreifens auf der Karkasse zu belassen. Weiter wurde mit dem Federführenden des FKT Sonderausschusses „Reifen und Räder" Einigkeit darüber erzielt, dass dieses Vorgehen auch aus praktischen Gründen nicht untersagt werden sollte.

Ich gehe davon aus, dass Vorschriften soweit als möglich die praktischen Gegebenheiten berücksichtigen sollen, ohne dabei den Sicherheitsgedanken der Vorschriften zu vernachlässigen. Vor diesem Hintergrund kann ich mich bei der Auslegung der Vorschriften dahingehend anschließen, dass die Forderungen nach Ziff. 3.6 sich nur auf die Angaben erstrecken, die sich auf die Leistungsdaten der Reifen beziehen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

Es ist allerdings nicht festgelegt, in welcher Größe die Angaben der Fabrik- und Handelsmarke des Runderneuerers erfolgen muss. Weiterhin beträgt die Mindestgröße der Angabe „RETREAD" und des Datums der Runderneuerung nur 4 mm.

Es besteht damit die Möglichkeit, dass beim Belassen der Fabrik- und Handelsmarke des Ursprungsreifens ein runderneuerter Reifen nicht auf Anhieb als solcher zu erkennen ist.
Es wäre daher notwendig, diese Angaben der Runderneuerung in einer angemessenen Größe auszuführen. Dies ist bei der Zertifizierung der Runderneuerung zu beachten.

Es scheint geboten, hier für die Zukunft eine eindeutige Darstellung zu erwirken, welche Angaben letztlich an den runderneuerten Reifen verbleiben dürfen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag
Klaus Pietsch

Beglaubigt:

Verw.-Angest.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

ECE-Richtlinien 108/109

KBA weist Runderneuerungsbetriebe auf ihre Verantwortung bei Materialauswahl und -verarbeitung hin

Hintergrund war eine entsprechende Anfrage bzw. Problemdarstellung eines öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen für das Vulkaniseur- und Reifenmechaniker-Handwerk, die folgende Inhalte hatte:

„Ein Kalt-Runderneuerer hatte seine Fertigung nach ECE 109 zertifizieren lassen. Dies geschah sowohl mit Bindegummi als auch Laufstreifen der Firma Gummiwerke Kraiburg. Die Heizzeitmessungen führte ebenfalls Kraiburg durch. Die mit den Kraiburg-Materialien gefertigten Reifen wurden geprüft und bestanden den Test. So weit so gut !

Einer dieser Runderneuerer setzt seit kurzem in großen Mengen nicht-europäische Laufstreifen ein (vielleicht sogar auch deren Bindegummi). Möglich ist, dass jeder Hersteller von Runderneuerungsmaterialien spezielle Komponenten und Rezepturen verbaut, um die Fertigung u.a. den klimatischen Verhältnissen seines Landes anzupassen (Alterungsmittel ?!).

Sollten Bindegummi von Hersteller A und Laufstreifen von Hersteller B gemischt werden, ohne das Vulkanisationsverhalten zu überprüfen, so wird hier ein Risiko gesehen. Meines Wissens nach haben die nicht-europäischen Material-Hersteller aber keine Techniker in Deutschland, die diese Prüfungen vor Ort beim Runderneuerer durchführen können und ich kann mir nicht vorstellen, dass z.B. Kraiburg oder Ellerbrock diese Prüfungen für die Wettbewerber durchführt.

Also werden hier unter dem ECE – Ziegel Reifen gebaut, deren Komponenten vielleicht zusammen passen – oder auch nicht – wer weiß??? Viele dieser Runderneuerer werden vielleicht sagen, dass sie keine Reklamationen haben, oder die Heizzeiten um „etwas" erhöht oder gesenkt oder unverändert haben – aber geprüft und dokumentiert ist dies nicht!!!

Diese Laufstreifen könnten auch andere Temperaturentwicklungen als die Europäischen haben. Auf einem Prüfstand sind diese runderneuerten Reifen meines Wissens nach noch nicht gewesen.

Mit der ECE – Kennung dieser Produkte suggerieren wir dem Verbraucher ein Höchstmaß an Sicherheit.

Ich würde gerne wissen: Kann ein einmal zertifizierter Runderneuerer zukünftig jegliches Material in seiner Fertigung mischen und verbauen, ohne dass

a.) das Vulkanisationsverhalten in seiner Anlage hieraufhin geprüft und ggfs. angepasst und dokumentiert wurde?

b.) diese neuen Produkte ohne eine erneute Prüfung im Rahmen der ECE in den Markt gebracht werden können?

Sollte dies möglich sein, stellen wir unsere gemeinsamen Bemühungen der Qualitätssicherung komplett in Frage.

Ich wäre Ihnen für eine Konkrete Antwort sehr dankbar."

Die Antwort lieferte nun das KBA.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2007

Kraftfahrt-Bundesamt

Pressemitteilung Nr. 21 / 2006

Das Kraftfahrt-Bundesamt weist Runderneuerungsbetriebe auf ihre Verantwortung bei der Materialauswahl und -verarbeitung hin

Flensburg, 14.07.2006. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) weist Runderneuerer darauf hin, dass sie bei der Produktion keine Materialien einsetzen dürfen, über dessen Eigenschaften sie nicht ausreichend informiert sind.
Runderneuerungsbetriebe tragen „die volle Verantwortung dafür, dass die runderneuerten Reifen den Vorschriften der ECE-Regelung 108/109 entsprechen und ihr Verhalten bei normaler Verwendung einwandfrei ist". Fertigung und technische Voraussetzungen sind dieser Regelung anzupassen.
Der Betrieb muss im Zusammenhang mit der erteilten KBA-Genehmigung und mit Blick auf die Produkthaftung objektiv nachweisen können, dass die Heizzeit ausreichend bemessen wurde.
Die Eigenschaften des verwendeten Materials, speziell des Bindegummis, des Laufstreifens sowie der Karkasse müssen bekannt sein, damit sie in der Runderneuerung berücksichtigt werden können. Die im Fertigungsprozess notwendige Heizzeit bestimmt sich unter diesem Aspekt aus dem Vulkanisationsverhalten und aus der Wärmleitfähigkeit des verwendeten Materials.

Der Runderneuerer muss über alle erforderlichen Informationen verfügen, um die Betriebskennung des Reifens verantwortungsvoll bestimmen, ggf. auch abstufen zu können. Neben dem Zustand der Karkasse sind auch hier die Materialeigenschaften, insbesondere des Laufstreifens, zu berücksichtigen.

Das KBA und dessen Beauftragte (z. B. Zertifizierungsstellen) kontrollieren die Umsetzung dieser Forderungen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens, und bei Konformitätsprüfungen.

Ansprechpartner: Stephan Immen (04 61 / 3 16 -12 93)

Kraftfahrt-Bundesamt • Pressestelle • Telefon: (04 61) 3 16-12 93 • Telefax: (04 61) 3 16-29 07
E-Mail: pressestelle@kba.de • Internet: www.kba.de

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2007

ECE-Richtlinien 108/109

"Repräsentative Reifen" - KBA-Richtlinie

Als repräsentativ werden Reifen angesehen, die bezogen auf die in Anlage 1 zum Antrag auf Typgenehmigung beschriebene Baureihe technisch anspruchsvoll sind (bei den Prüfungen nach Anhang 7 der ECE-Regelungen am ehesten einen Ausfall erwarten lassen).

Die Entscheidung, ob der zur Prüfung vorgesehene Reifen repräsentativ ist, trifft vor der Genehmigungserteilung das KBA auf der Grundlage der Empfehlung eines akkreditierten Prüflabors. Beide Stellen geben ihr Urteil auf der Grundlage der Anlagen 1 und 2 zum Antrag ab.
Im Rahmen der Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion entscheidet der Runderneuerer selbstständig.
Das KBA behält sich bei unbegründeten Abweichungen von den folgenden Punkten vor, für nachfolgende Prüfungen Auflagen zu erteilen bzw. weiter Reifen prüfen zu lassen.

Die folgenden Punkte sind bei der Auswahl der Reifen zur Prüfung im Prüflabor zu beachten. Abweichungen bei der Auswahl der Reifen sind schriftlich zu begründen. Grundsätzlich kann bei Vorliegen der sonstigen Voraussetzungen die Typgenehmigung erteilt werden, wenn die Abweichung von der beantragten Tragfähigkeit nicht größer als 10 % ist.

Es ist mindestens zu prüfen (soweit im Antrag vorgesehen):

1. Je beantragtem Produktionsverfahren (Kombination aus heiß/kalt und den Unterteilungen nach Punkt 2.37 und 2.41 der ECE-Regelungen - Besohlung und Schulter zu Schulter kann als gleichartig im Sinne der hier beschriebenen Verfahrensdefinition für die Auswahl der Reifen angesehen werden.) eine Anzahl von Reifen im Verhältnis des Verfahrens zur Gesamtproduktion, mindestens aber 1 Reifen je Verfahren.
2. Für alle Produktionsverfahren, soweit ihr Anteil wesentlich (Richtwert: 20% der Gesamtproduktion) an der Gesamtproduktion ist (zumindest jeweils für die Gesamtheit der Heiß- und der Kaltverfahren)
   * der Reifen mit der höchsten Tragfähigkeitskennzahl
   * der Reifen mit der höchsten Geschwindigkeitskategorie, soweit diese größer oder gleich U (bei Pkw) bzw. M (bei Nutzfahrzeugen) ist. Dies gilt nicht, wenn diese Kategorie durch Abstufung im Rahmen der Runderneuerung erreicht wurde
   * je 1 Reifen für Normal-, für M+S- und für Spezialverwendung (Berücksichtigung von Profil, Gummimischung und Karkassenzustand)
   * 1 Reifen mit einer Tragfähigkeitskennzahl kleiner oder gleich 121 und einer Geschwindigkeitskategorie größer oder gleich Q (Prüfung nach Anhang 7, Pkt. 3; Leicht-Lkw)
3. der Reifen mit der kleinsten Aufstandsfläche bzw. dem größten Nennquerschnittsverhältnis
4. 1 Reifen, der älter als 7 Jahre (Nutzfahrzeuge) bzw. 4 Jahre (bei Geschwindigkeitskategorie der Ursprungskarkasse größer als V), soweit die Runderneuerung dieser Reifen nicht ausgeschlossen ist
5. 1 Reifen je Hersteller der Karkasse und des Laufstreifenmaterials, soweit dieser Hersteller nicht in der vom KBA bestätigten Referenzliste genannt ist.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

Beispiel für die Auswahl von Reifen für die Prüfung vor der Erteilung einer Genehmigung nach ECE-Regelung 109

Produktionspalette

Produktionsvolumen gesamt	100.000
Kalterneuerung - vorvulkanisiert, von Schulter zu Schulter	50.000
245/70 R 19,5 normal, M+S	
285/70 R 19,5 normal, M+S	
295/80 R 22,5 normal, M+S	
315/70 R 22,5 normal	
315/80 R 22,5 normal, spezial	
205/75 R 17,5 normal, M+S Llkw	
225/75 R 17,5 normal, M+S Llkw	
Heißerneuerung - direkt extrudiert, von Schulter zu Schulter	20.000
Rohlaufstreifen, von Schulter zu Schulter	20.000
gewickelt, von Wulst zu Wulst	10.000
für alle Verfahren:	
385/65 R 22,5 normal, M+S	
315/80 R 22,5 normal, M+S	

Beantragt wurden
alle genannten Verfahren jeweils normal, M+S, für Kalterneuerung und Rohlaufstreifen zusätzlich spezial max. Geschwindigkeitskategorie für Kalterneuerung M, für Heißerneuerung jeweils L max. Tragfähigkeit für Kalterneuerung 160, für Heißerneuerung jeweils 130 jeweils nur Radialreifen

Beispiel für die Auswahl von Reifen: Es sind insgesamt (mindestens) 10 Reifen zu prüfen, davon im Verhältnis der Verfahren 5:2:2:1.

Kalterneuerung

R1	Tragfähigkeit 160 (min. 156), normal
R2	Geschwindigkeit M, M+S
R3	245/70 R 19,5 (kleine Aufstandsfläche)
R4	315/80 R 22,5 , spezial, grobstollig
R5	Llkw

direkt extrudiert, von Schulter zu Schulter

R6	Tragfähigkeit 130 (min. 126), normal
R7	315/80 R 22,5 M+S (ggf. älter als 7 Jahre)

Rohlaufstreifen

R8	Tragfähigkeit 130 (min. 126)
R9	385/65 R 22,5 , spezial (einziger Spezialreifen)

gewickelt, von Wulst zu Wulst

R10	beliebiger anspruchsvoller Reifen (z.B. 315/80 R 22,5, Geschwindigkeit L)

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

ECE-Richtlinien 108/109
Runderneuerung

ECE-Regelungen 108 und 109 ab 13. September 2006 definitiv in Kraft gesetzt!

Trotz unserer permanenten Berichterstattung zu diesem Thema, hatten wohl einige Runderneuerer immer noch nicht so richtig daran geglaubt, auch aus den Erfahrungen der Vergangenheit. Zumindest lässt sich dies aus einer Reihe von Anrufen in der BRV-Geschäftsstelle schließen. Deshalb nochmals im Klartext:

Mit der Inkraftsetzung der ECE-Regelungen 108/109 zum 13. September 2006 durch die Europäische Kommission und den Rat, ist das In-Verkehr-Bringen und die Montage an Kraftfahrzeugen von runderneuerten Pkw- und Lkw-Reifen, die ab Herstellungsdatum 13. Oktober 2006 (DOT 4106 bzw. 4206) nicht ECE-gekennzeichnet sind, deren Produzenten (Runderneuerer) also keine Genehmigung zur Herstellung runderneuerter Reifen nach ECE-R 108/109 besitzen, nicht mehr zulässig! Fahrzeuge an denen runderneuerte Reifen (ab Produktions-Runderneuerungsdatum 13.09.2006) montiert sind, verlieren damit ihre ABE und insbesondere ihren Versicherungsschutz!

Wir bitten um unbedingte Beachtung, auch durch die Reifenfachhandelsbetriebe, die selbst nicht runderneuern, sondern „lediglich" runderneuerte Reifen handeln und montieren! Im Rahmen der Sachmängelhaftung muss der Kunde (hier Spediteur etc.) davon ausgehen können, dass er nur zulässige Bereifung vom Reifenfachhandel montiert bekommt, und dementsprechend haftet bei Verstößen (z.B. der Montage nicht zulässiger Reifen) der Reifenfachhandel in vollem Maße!

Für die, die es immer noch nicht glauben, veröffentlichen wir an dieser Stelle den entsprechenden Auszug aus dem europäischen Amtsblatt (siehe nächste Seite):

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2007

II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

RAT

BESCHLUSS DES RATES

vom 13. März 2006

zur Änderung der Beschlüsse 2001/507/EG und 2001/509/EG im Hinblick auf die obligatorische Anwendung der Regelungen Nr. 109 und 108 der UN/ECE (Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen) über runderneuerte Reifen

(2006/443/EG)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf den Beschluss 97/836/EG des Rates vom 27. November 1997 über den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zu dem Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden („Geändertes Übereinkommen von 1958") [1], insbesondere auf Artikel 3 Absatz 3, Artikel 4 Absatz 2 zweiter Gedankenstrich und Artikel 4 Absatz 4,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Zustimmung des Europäischen Parlaments [2],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die UN/ECE-Regelungen Nr. 109 und 108 sorgen für harmonisierte Anforderungen an die Runderneuerung von Reifen und für ein hohes Maß an Sicherheit und Umweltschutz. Sie ermöglichen den freien Verkehr von runderneuerten Reifen.

(2) Die Gemeinschaft wurde durch den Beschluss 97/836/EG zur Vertragspartei des Geänderten Übereinkommens von 1958. Mit den Beschlüssen 2001/507/EG [3] und 2001/509/EG [4] ist die Gemeinschaft zu den UN/ECE-Regelungen Nr. 109 bzw. 108 beigetreten. Durch den Beitritt zu diesen Regelungen hat sich die Gemeinschaft verpflichtet, sie gemäß den Artikeln 2 und 3 des Geänderten Übereinkommens von 1958 als Alternativen zu den Gemeinschaftsvorschriften zu akzeptieren. Um die Anwendung dieser Regelungen verbindlich vorzuschreiben, sollte jedoch gemäß Artikel 4 Absatz 4 des Beschlusses 97/836/EG eine entsprechende Bestimmung in das Gemeinschaftsrecht aufgenommen werden.

(3) Angesichts des geringen Umfangs der erforderlichen Regelungsmaßnahme ist es nicht angezeigt, die verbindliche Anwendung der beiden Regelungen durch den Erlass einer Richtlinie, wie in den Beschlüssen 2001/507/EG und 2001/509/EG vorgesehen, vorzuschreiben.

(4) Die Beschlüsse 2001/507/EG und 2001/509/EG sollten entsprechend geändert werden —

BESCHLIESST:

Artikel 1

Der Beschluss 2001/507/EG wird wie folgt geändert:

1. Der einzige Artikel erhält folgenden Wortlaut:

„*Einziger Artikel*

Die Europäische Gemeinschaft tritt der Regelung Nr. 109 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen über die Genehmigung der Herstellung runderneuerter Luftreifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger bei.

Ab dem 13. September 2006 gelten die im Anhang aufgeführten Bestimmungen der Regelung Nr. 109 als zwingende Voraussetzung für das Inverkehrbringen runderneuerter Reifen, die unter die genannte Regelung fallen, in der Gemeinschaft."

[1] ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78.
[2] Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.
[3] ABl. L 183 vom 6.7.2001, S. 35.
[4] ABl. L 183 vom 6.7.2001, S. 37.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2007

2. Der Text der dem Beschluss 2001/507/EG beigefügten UN/ECE-Regelung Nr. 109 erhält die Fassung des Textes in Anhang I zu diesem Beschluss.

Artikel 2

Der Beschluss 2001/509/EG wird wie folgt geändert:

1. Der einzige Artikel erhält folgenden Wortlaut:

„*Einziger Artikel*

Die Europäische Gemeinschaft tritt der Regelung Nr. 108 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen über die Genehmigung der Herstellung runderneuerter Luftreifen für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger bei.

Ab dem 13. September 2006 gelten die im Anhang aufgeführten Bestimmungen der Regelung Nr. 108 als zwingende Voraussetzung für das Inverkehrbringen runderneuerter Reifen, die unter die genannte Regelung fallen, in der Gemeinschaft."

2. Der Text der dem Beschluss 2001/509/EG beigefügten UN/ECE-Regelung Nr. 108 erhält die Fassung des Textes in Anhang II zu diesem Beschluss.

Geschehen zu Brüssel am 13. März 2006.

Im Namen des Rates
Der Präsident
M. BARTENSTEIN

ECE-Richtlinien – Runderneuerung

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2007

ECE-Richtlinien 108/109

"Spezialreifen" - Definition

Um eine Klärung dieser Frage herbeizuführen, haben wir uns mit der Thematik "Spezialreifen" an das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) gewandt:
Die Definition 'Spezialreifen' wurde bereits zum Koordinierungsgespräch am 10. November 1998 einvernehmlich zwischen den Technischen Diensten (TÜV Rheinland, TÜV Süddeutschland, DEKRA Dresden), dem BRV und der Genehmigungsbehörde – KBA – abgestimmt und lautet folgendermaßen:
In der ECE-R 109 werden unter Punkt 2 "Begriffsbestimmungen" bzw. unter Punkt 2.3 "Verwendungsart" die folgenden Reifenarten aufgeführt

- 2.3.1 Normalreifen
- 2.3.2 Spezialreifen (siehe auch Anhang 7, Anlage 1)
- 2.3.3 M+S-Reifen

Unter Berücksichtigung der Spezifika der Runderneuerung und des Standes der Technik bedarf es dazu weiterer tiefer gehender Erläuterungen, die auch der Praxis entsprechen.

Normalreifen sind runderneuerte Lkw-Reifen, die uneingeschränkt an Nutzfahrzeugen, z.B. auch auf der Lenkachse, an 100 km/h-Kraftomnibussen und im Güterfernverkehr, eingesetzt werden können und damit die absolute Premiumqualität darstellen.

Spezialreifen sind runderneuerte Lkw-Reifen, die von vorneherein für einen ganz speziellen Einsatz vorgesehen sind, d.h. es sind Reifen, die nur eingeschränkt, entsprechend der Festlegung des Herstellers (= Runderneuerers) eingesetzt werden dürfen.
Dieser spezielle Einsatz wird entweder durch die Profilgestaltung der Reifen (On/Off-Profile, M+S-Profile etc.), die nur auf den Hinterachsen zu montieren sind, oder durch ein eingeschränktes und vorgegebenes Einsatzgebiet (z.B. Verteilerverkehr, Nahverkehr, City-Busbereich, städtischer Entsorgungsbereich) definiert. Dementsprechend sind vom Hersteller (Runderneuerer) diese Spezialreifen auch gesondert zu kennzeichnen. Diese Kennzeichnung muss einer konkret definierten Einsatzzuordnung entsprechen, d.h. beginnend in den internen Qualitätsaufzeichnungen, über die Dokumentation auf Lieferscheinen und Rechnungen, bis hin zur Dokumentation in den Prospekt- und Werbeunterlagen, so dass beim Verbraucher/Anwender keinerlei Zweifel über den vorgeschriebenen Einsatz entstehen.

M+S-Reifen können je nach Klassifizierung des Herstellers (Runderneuerers) sowohl Normalreifen (für den uneingeschränkten Einsatz) als auch Spezialreifen (für den konkret vorgeschriebenen, speziellen Einsatz) sein."

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

Mit dem nunmehr vorliegenden beglaubigten Schreiben des KBA vom 18. Januar 2000 schließt sich dieses de facto der Meinung des BRV an. Es heißt in diesem Schreiben wörtlich:

"Die ECE-Regelung 109 entspricht hinsichtlich des technischen Prüfumfanges der ECE-Regelung 54. Auch dort werden Spezialreifen und Normalreifen unterschieden. Spezialreifen unterliegen nach der ECE-Regelung 54 keiner besonderen Kennzeichnungspflicht hinsichtlich ihres eingeschränkten Verwendungsbereiches. Das Gefährdungspotenzial, das durch die Verwendung von - nicht gekennzeichneten - Spezialreifen statt Normalreifen entstehen kann, ist somit bei runderneuerten Reifen nicht größer als bei neuen Reifen (ECE-Regelung 54).
Unter Berücksichtigung dieses Sachverhaltes vertritt das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zu der Kennzeichnung von Spezialreifen folgende Auffassung:
Jeder Hersteller kann sein eigenes Kennzeichnungssystem verwenden. Dieses Kennzeichnungssystem, das nicht zwangsläufig eine Reifenkennzeichnung auf dem Reifen bedeutet, muss gewährleisten, dass Normalreifen nur aus dafür geeigneten Reifen hergestellt werden und Spezialreifen in geeigneter Art und Weise von der Runderneuerung bis zum Anwender als solche erkennbar sind (Produktionsdokumentation, Prospektmaterial usw.), so dass der eingeschränkte Verwendungsbereich immer herleitbar ist.

Spezielle oder einheitliche Kennzeichnungsvorschriften, die sich dem Verwender dieser runderneuerten Reifen offensichtlich als Spezialreifen darstellen und den eingeschränkten Verwendungsbereich anzeigen, wären wünschenswert. Allerdings wird kein Handlungsbedarf in Bezug auf eine einheitliche Kennzeichnung gesehen, solange eine solche Kennzeichnungsvorschrift für Spezialreifen im Rahmen der ECE-54 nicht vorgesehen ist."

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

Edelstahl-Klebegewichte

Mit Rundschreiben vom September 2003 (Beilage in Trends & Facts Nr. 5, September 2003) hatten wir bereits mit folgendem Hinweis auf Stahl-Auswuchtgewichte hingewiesen:

"Kann alternativ anstatt mit Zink- auch mit Stahl-Auswuchtgewichten gearbeitet werden, insbesondere als Klebegewichte für Alufelgen im Felgeninnenbereich?

Hier muss deutlich darauf hingewiesen werden, dass entgegen den Aussagen einiger Anbieter die deutschen Automobilhersteller (Audi/VW, BMW, DaimlerChrysler und Porsche) dies ablehnen - also Achtung in Richtung Sachmängel- und Produkthaftung. Im Übrigen stimmen auch die Aussagen, Stahl-Auswuchtgewichte seien wesentlich billiger, so nicht. Hier kann man zum Preisvergleich zu den Zink-Auswuchtgewichten nicht nur das 5 g-Gewicht heranziehen, sondern muss schon die gesamte Palette betrachten (im Ersatzgeschäft werden durchschnittlich pro Pkw-Rad 50 g benötigt)."

Darauf hin erhielten wir von der Jansen & Bucher GmbH & Co.KG, Krefeld, im Dezember 2003 folgendes Schreiben:

"Wir nehmen Bezug auf Ihr Mitglieder-Rundschreiben vom September 2003 "Verbot von Blei-Auswuchtgewichten - aktueller Arbeitsstand" und weisen mit Blick auf den Alternativwerkstoff Stahlauswuchtgewicht informativ auf folgendes hin:

Wir haben unser Edelstahl-Klebewuchtgewicht Riegel und Rolle von der TÜV Kraftfahrt GmbH, Institut für Verkehrssicherheit prüfen lassen. Der technische Bericht Nr. 32SG0963-00 vom 20.11.2003 sagt aus, dass diese Wuchtgewichte für alle Räder nach DIN/ETRTO geeignet sind, die eine Montage von Klebegewichten gestatten.

Ein entsprechendes Musterstück fügen wir zur Kenntnisnahme bei und bitten höflich, Ihre Mitglieder mit einem der nächsten Rundschreiben darüber entsprechend zu informieren."

Dem kommen wir hiermit schon aus Neutralitätsgründen gern nach und bitten um entsprechende Beachtung.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2004

Ölzähler und Reifendruckmessgeräte

Eichpflicht beachten!

Da hinsichtlich der Eichpflicht von Ölabgabe- und Reifendruckmessgeräten in Reifenfachhandelsbetrieben immer wieder Anfragen in der BRV-Geschäftsstelle eingehen, weisen wir hiermit nochmals auf die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen hin. Folgende Regeln gilt es zu beachten, um Ordnungswidrigkeiten zu vermeiden:

1. Alle in Reifenfachhandelsbetrieben aufgestellten, funktionsfähigen Anlagen zur Abgabe von Öl, Kühlerfrostschutz usw., die im geschäftlichen Verkehr verwendet oder bereitgehalten werden, müssen in einer eichfähigen Ausführung und geeicht sein (§ 25 Abs. 1 Nr. 1 Eichgesetz). Die Nacheichfrist dieser Messgeräte (Eichgültigkeit) beträgt 4 Jahre. Die Eichung wird bei den Messgeräten, die dem Eichamt bekannt sind, in der Regel ohne Antrag durchgeführt. Bei neuen Ölzählern ist dem Eichbediensteten vor der Ersteichung ein amtlicher Vorprüfschein vorzulegen. Darauf ist beim Erwerb des Messgerätes besonders zu achten.

2. Messbecher und Messeimer sind ebenfalls gemäß § 25 Abs. 1 Nr. 1 Eichgesetz eichpflichtig und müssen in einer eichfähigen Ausführung sein. Diese Messgeräte sind nach der Eichung unbegrenzt gültig, sofern sie nicht beschädigt sind oder der Maßraum verändert wurde. Eichfähige Messbecher sind in der Regel daran zu erkennen, dass die Maßraumbegrenzung mit Bleistempeln versehen ist.

3. Auch alle Reifendruckmessgeräte in Reifenfachhandelsbetrieben müssen in einer eichfähigen Ausführung und geeicht sein (§ 25 Abs. 1 Nr. 4 Eichgesetz). Die Nacheichfrist (Eichgültigkeit) beträgt bei diesen Messgeräten 2 Jahre. Die Eichung wird bei den Messgeräten dieser Art, die dem Eichamt bekannt sind, in der Regel ohne Antrag durchgeführt. Teilweise werden im Handel nicht eichfähige Ausführungen von Reifendruckmessgeräten angeboten, die jedoch in Reifenfachhandelsbetrieben nicht verwendet oder bereitgehalten werden dürfen.

Grundsätzlich muss bei eichpflichtigen und noch nicht geeichten Messgeräten, die neu erworben werden oder dem Eichamt noch nicht bekannt sind, unaufgefordert ein Antrag auf Eichung gestellt werden. Dieser Antrag sollte möglichst per Fax, E-Mail oder schriftlich per Post erfolgen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2002

Gesetzliche Eich- und Überprüfungspflichten / Checklisten

BRV-Checkliste

In der BRV-Geschäftsstelle wird häufig nach den gesetzlichen Eich- und Überprüfungspflichten gefragt, also danach, welche Maschinen und Anlagen, Gebäude und Einrichtungen, betroffen sind und wenn ja, welche Fristen dabei zu beachten sind.

Wir haben daraufhin in einem ersten Schritt über unserere Sicherheitsfachkraft, Herrn Bernd Kömling (B.K. Sicherheits- und Unternehmensberatung) alle für den Reifenfachhandel relevanten Maschinen, Anlagen, Gebäude und Einrichtungen in einer Checkliste zusammengefasst und die entsprechenden Eich- und Überprüfungspflichten einschließlich der Fristen zugeordnet. Wir geben sie Ihnen nachfolgend zur Kenntnis. Diese Unterlage kann auch im internen Mitgliederbereich der BRV-Homepage abgerufen werden unter: *Downloads/Arbeitssicherheit/Eich- und Prüfpflichten*.

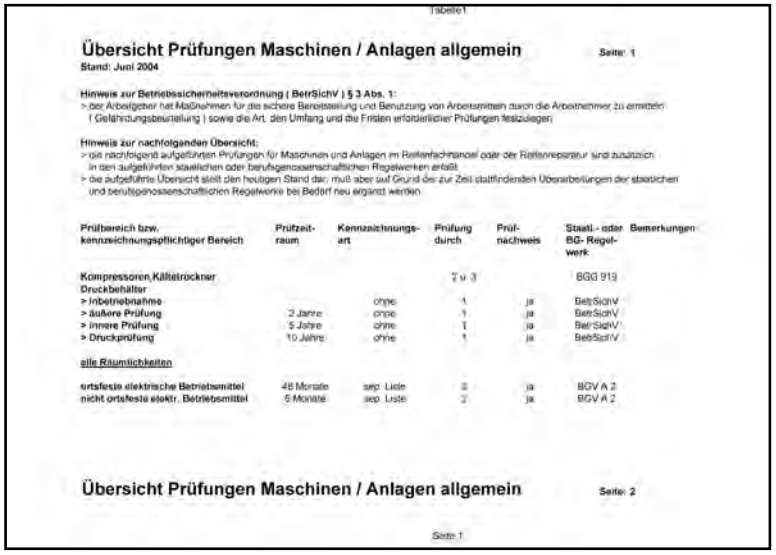


Tabelle1

Übersicht Prüfungen Maschinen / Anlagen allgemein Seite: 1

Stand: Juni 2004

Hinweis zur Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) § 3 Abs. 1:
> der Arbeitgeber hat Maßnahmen für die sichere Bereitstellung und Benutzung von Arbeitsmitteln durch die Arbeitnehmer zu ermitteln (Gefährdungsbeurteilung) sowie die Art, den Umfang und die Fristen erforderlicher Prüfungen festzulegen

Hinweis zur nachfolgenden Übersicht:
> die nachfolgend aufgeführten Prüfungen für Maschinen und Anlagen im Reifenfachhandel oder der Reifenreparatur sind zusätzlich in den aufgeführten staatlichen oder berufsgenossenschaftlichen Regelwerken erteilt
> die aufgeführte Übersicht stellt den heutigen Stand dar; muß aber auf Grund der zur Zeit stattfindenden Überarbeitungen der staatlichen und berufsgenossenschaftlichen Regelwerke bei Bedarf neu erarbt werden

Prüfbereich bzw. kennzeichnungspflichtiger Bereich	Prüfzeit-raum	Kennzeichnungs-art	Prüfung durch	Prüf-nachweis	Staatl.- oder BG- Regel-werk	Bemerkungen
Kompressoren,Kältetrockner			2 u. 3		BGG 919	
Druckbehälter						
> Inbetriebnahme		ohne	1	ja	BetrSichV	
> äußere Prüfung	2 Jahre	ohne	1	ja	BetrSichV	
> innere Prüfung	5 Jahre	ohne	1	ja	BetrSichV	
> Druckprüfung	10 Jahre	ohne	1	ja	BetrSichV	
alle Räumlichkeiten						
ortsfeste elektrische Betriebsmittel	48 Monate	sep. Liste	3	ja	BGV A 2	
nicht ortsfest elektr. Betriebsmittel	6 Monate	sep. Liste	3	ja	BGV A 2	

Übersicht Prüfungen Maschinen / Anlagen allgemein Seite: 2

Seite 1

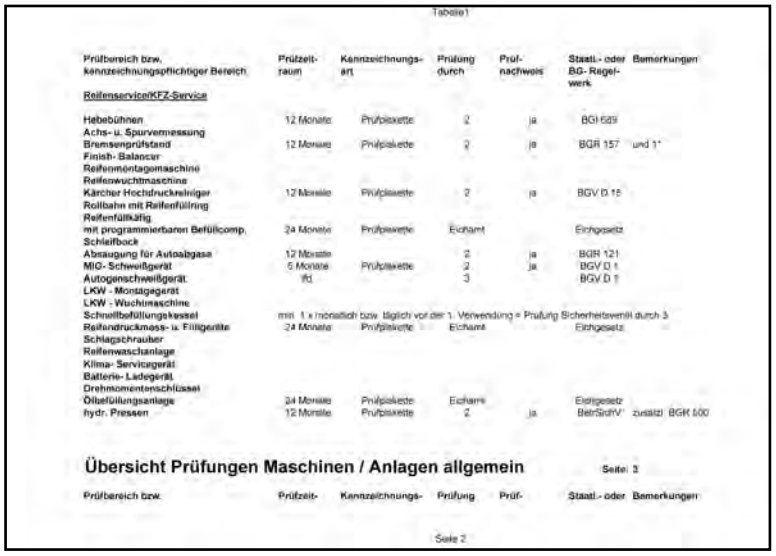


Tabelle1

Prüfbereich bzw. kennzeichnungspflichtiger Bereich	Prüfzeit-raum	Kennzeichnungs-art	Prüfung durch	Prüf-nachweis	Staatl.- oder BG- Regel-werk	Bemerkungen
Reifenservice/KFZ-Service						
Hebebühnen	12 Monate	Prüfplakette	2	ja	BGI 689	
Achs- u. Spurvermessung						
Bremsenprüfstand	12 Monate	Prüfplakette	2	ja	BGR 157	und 1*
Finish- Balancer						
Reifenmontagomaschine						
Reifenwuchtmaschine						
Kärcher Hochdruckreiniger	12 Monate	Prüfplakette	2	ja	BGV D 15	
Rollbahn mit Reifenfüllring						
Reifenfüllkäfig						
mit programmierbaren Befüllcomp.	24 Monate	Prüfplakette	Eichamt		Eichgesetz	
Schleifbock						
Absaugung für Autoabgase	12 Monate		2	ja	BGR 121	
MIG- Schweißgerät	6 Monate	Prüfplakette	2	ja	BGV D 1	
Autogenschweißgerät	lfd.		3		BGV D 1	
LKW - Montagegerät						
LKW - Wuchtmaschine						
Schnellbefüllungskessel	mind. 1 x monatlich bzw. täglich vor der 1. Verwendung = Prüfung Sicherheitsventil durch 3					
Reifendruckmess- u. Füllgeräte	24 Monate	Prüfplakette	Eichamt		Eichgesetz	
Schlagschrauber						
Reifenwaschanlage						
Klima- Servicegerät						
Batterie- Ladegerät						
Drehmomentenschlüssel						
Ölbefüllungsanlage	24 Monate	Prüfplakette	Eichamt		Eichgesetz	
hydr. Pressen	12 Monate	Prüfplakette	2	ja	BetrSichV	zusätzl. BGR 500

Übersicht Prüfungen Maschinen / Anlagen allgemein Seite: 3

Prüfbereich bzw.	Prüfzeit-	Kennzeichnungs-	Prüfung	Prüf-	Staatl.- oder	Bemerkungen

Seite 2

© Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2005

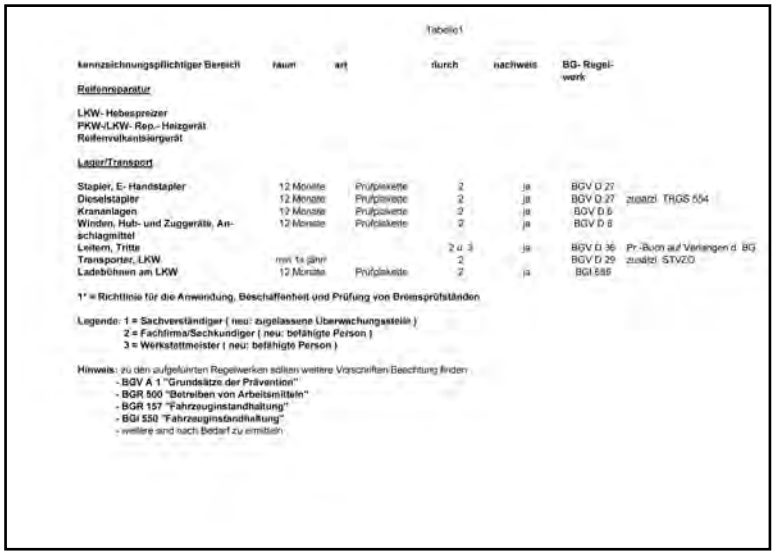


Tabelle1

kennzeichnungspflichtiger Bereich	raum	art	durch	nachweis	BG- Regelwerk	
Reifenreparatur						
LKW- Hebespreizer						
PKW-LKW- Rep.- Heizgerät						
Reifenvulkanisiergerät						
Lager/Transport						
Stapler, E- Handstapler	12 Monate	Prüfplakette	2	ja	BGV D 27	
Dieselstapler	12 Monate	Prüfplakette	2	ja	BGV D 27	zusätzl. TRGS 554
Krananlagen	12 Monate	Prüfplakette	2	ja	BGV D 6	
Winden, Hub- und Zuggeräte, Anschlagmittel	12 Monate	Prüfplakette	2	ja	BGV D 8	
Leitern, Tritte			2 u. 3	ja	BGV D 36	Pr.-Buch auf Verlangen d. BG
Transporter, LKW	mind. 1x jährl.		2		BGV D 29	zusätzl. StVZO
Ladebühnen am LKW	12 Monate	Prüfplakette	2	ja	BGI 585	

1* = Richtlinie für die Anwendung, Beschaffenheit und Prüfung von Bremsprüfständen

Legende: 1 = Sachverständiger (neu: zugelassene Überwachungsstelle)
2 = Fachfirma/Sachkundiger (neu: befähigte Person)
3 = Werkstattmeister (neu: befähigte Person)

Hinweis: zu den aufgeführten Regelwerken sollen weitere Vorschriften Beachtung finden
- BGV A 1 "Grundsätze der Prävention"
- BGR 500 "Betreiben von Arbeitsmitteln"
- BGR 157 "Fahrzeuginstandhaltung"
- BGI 550 "Fahrzeuginstandhaltung"
- weitere sind nach Bedarf zu ermitteln

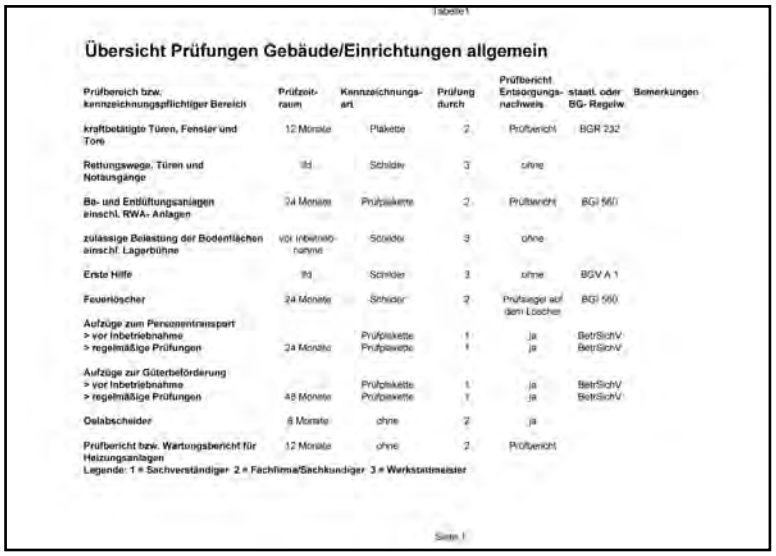


Tabelle1

Übersicht Prüfungen Gebäude/Einrichtungen allgemein

Prüfbereich bzw. kennzeichnungspflichtiger Bereich	Prüfzeitraum	Kennzeichnungsart	Prüfung durch	Prüfbericht Entsorgungsnachweis	staatl. oder BG- Regelw.	Bemerkungen
kraftbetätigte Türen, Fenster und Tore	12 Monate	Plakette	2	Prüfbericht	BGR 232	
Rettungswege, Türen und Notausgänge	tgl.	Schildw	3	ohne		
Be- und Entlüftungsanlagen einschl. RWA- Anlagen	24 Monate	Prüfplakette	2	Prüfbericht	BGI 560	
zulässige Belastung der Bodenflächen einschl. Lagerbühne	vor Inbetriebnahme	Schildw	3	ohne		
Erste Hilfe	tgl.	Schildw	3	ohne	BGV A 1	
Feuerlöscher	24 Monate	Schildw	2	Prüfsiegel auf dem Löscher	BGI 560	
Aufzüge zum Personentransport						
> vor Inbetriebnahme		Prüfplakette	1	ja	BetrSichV	
> regelmäßige Prüfungen	24 Monate	Prüfplakette	1	ja	BetrSichV	
Aufzüge zur Güterbeförderung						
> vor Inbetriebnahme		Prüfplakette	1	ja	BetrSichV	
> regelmäßige Prüfungen	48 Monate	Prüfplakette	1	ja	BetrSichV	
Ölabscheider	6 Monate	ohne	2	ja		
Prüfbericht bzw. Wartungsbericht für Heizungsanlagen	12 Monate	ohne	2	Prüfbericht		

Legende: 1 = Sachverständiger 2 = Fachfirma/Sachkundiger 3 = Werkstattmeister

Seite 1

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2005

Eigentumsvorbehalt
(K)Ein Buch mit sieben Siegeln

Der Umgang mit den Eigentumsvorbehaltsrechten macht in der Praxis gelegentlich Schwierigkeiten. Doch Eigentumsvorbehalt ist für den Handel das einzige halbwegs brauchbare Mittel zur Warenkreditsicherung. Möglichkeiten, die die Banken haben, stehen dem Reifenfachhandel nicht zur Verfügung.

Der Eigentumsvorbehalt kann nur Warenlieferungen betreffen, nicht Dienstleistungen wie zum Beispiel Montagekosten, dafür kann man im Einzelfall das Zurückbehaltungsrecht (Festhalten des bereiften Fahrzeugs im Betrieb) nutzen. Praktisch wird der Eigentumsvorbehalt hauptsächlich eine Rolle spielen bei Geschäften im Großhandel, mit Wiederverkäufern und größeren Dauerkunden, die allesamt Unternehmer sind. Ausnahmslos muss der Eigentumsvorbehalt gesondert vereinbart werden; In der Regel geschieht das über die Vereinbarung der allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB). Gegenüber Unternehmen ist das einfacher als gegenüber Verbrauchern, denn es genügt, dass die AGB nachweisbar zur Kenntnis gebracht wurden, beispielsweise durch Auftragsbestätigung, laufende Verwendung auf Geschäftspapieren oder – am Besten – durch deutliche Vereinbarung zu Beginn einer Geschäftsverbindung. Nur wer die Vereinbarung einwandfrei nachweisen kann, kann im Problemfall die Rechte aus dem Eigentumsvorbehalt nutzen. Bezahlt ein Kunde nachhaltig seine Rechnung nicht oder kommt es sogar zur Insolvenz, entstehen Konfliktsituationen, die es zu meistern gilt. Dazu einige Tipps:

- Gelegentlich wird versucht einzuwenden, Reifen und Räder würden durch Montage wesentlicher Bestandteil des Fahrzeugs und damit Eigentum des Fahrzeugeigners. Das ist falsch, auch für montierte Reifen und Räder gilt der Eigentumsvorbehalt.

- Wer Eigentumsvorbehaltsrecht realisieren will, muss nachweisen, dass er die beanspruchte Ware tatsächlich geliefert hat. Das ist kein Problem, wenn man allgemein oder jeden falls für bestimmte Dimensionen Alleinlieferant war. Schwierig kann es werden, wenn mehrere Betriebe geliefert haben, denn der Insolvenzverwalter wird in diesem Fall den Einzelnachweis des Eigentumsvorbehalts verlangen. Durch eine Einzelkennzeichnung der gelieferten Reifen wäre das möglich, eine derartige Kennzeichnung ist aber nicht die Regel und wird häufig gar nicht realisierbar sein. Die Lösung ist, sich in einer solchen Situation mit anderen Lieferanten zusammen zu tun und einen Gläubigerpool zu bilden, an den der Insolvenzverwalter oder der zahlungsunwillige Kunde die gelieferten Reifen herauszugeben hat; über die Verteilung einigt man sich dann intern.

- Was tun, wenn Kunde oder Insolvenzverwalter die Herausgabe verweigern und trotzdem die Reifen weiter benutzen?
  Eine Herausgabeklage nutzt nicht viel, weil das Verfahren zu lange dauert. Hier gibt es die Möglichkeit, eine einstweiligen Verfügung bei Gericht zu erwirken, mit der die weitere Benutzung der Reifen verboten wird. Damit blockiert man im Ergebnis den Betrieb und schafft jedenfalls eine Verhandlungssituation, die vielleicht sogar Zahlungen ermöglicht. Die Praxis zeigt, dass das durchaus ein probates Mittel ist, auch wenn sich die Gerichte manchmal zunächst schwer tun, eine solche einstweilige Verfügung zu erlassen.

Eigentumsvorbehalt
(K)Ein Buch mit sieben Siegeln

- Ein besonderes Problem kann sich ergeben, wenn die vom Reifenfachhandel bereiften Fahrzeuge geleast sind und die Leasingfirmen diese Fahrzeuge bei Insolvenz mit Zustimmung des Insolvenzverwalters abholen mit dem Argument, dass sie ihr Eigentum sind. Auch in diesem Fall bleibt der Eigentumsvorbehalt an Reifen und Rädern erhalten – siehe oben. Freilich kann die ganz praktische Schwierigkeit auftreten, dass man nicht weiß, wer die Leasinggesellschaft ist. Das Straßenverkehrsamt als Zulassungsstelle kann dabei wenig helfen. Kunde und Insolvenzverwalter sind aber zu dieser Angabe verpflichtet und geben die Auskunft in aller Regel auch, vor allem dann, wenn man – zu Recht – bei Verweigerung der Auskunft Schadenersatzansprüche androht.

- Ist der – zahlungsunfähige oder insolvente – Kunde Wiederverkäufer oder Weiterverarbeiter, gehen durch den verlängerten Eigentumsvorbehalt seine Forderungen an seine Kunden auf den liefernden Reifenfachhandel über. Sicher kann es Schwierigkeiten machen, beim Weiterverkauf an private Kunden deren Adressen zu bekommen; bei gewerblichen Abnehmern wird man regelmäßig eher an diese Information kommen. Läuft ein Insolvenzverfahren, ist der Insolenzverwalter verpflichtet, über die Debitoren Auskunft zu geben. Solange diese Kundenforderungen nicht bezahlt sind, kann man über den Eigentumsvorbehalt Zugriff nehmen. Man sollte diese Kunden dann umgehend anschreiben und über den verlängerten Eigentumsvorbehalt informieren. Gibt es mehrere Lieferanten, bietet sich wieder die erwähnte Konstruktion des Gläubigerpools an.

- Gelegentlich gibt es Kollisionen mit Banken, an die der betreffende Kunde seine Forderungen im Weg der Globalzession abgetreten hat. Diese Globalzession ist aber gegenüber dem verlängerten Eigentumsvorbehalt nachrangig, sodass die Rechte auch gegenüber den Banken durchgesetzt werden können.

Da die Dinge in der Praxis durchaus schwierig und kompliziert sein können, empfiehlt es sich vor allem in Insolvenzfällen die eigenen Rechtsanwälte einzuschalten, um die Rechte aus Eigentumsvorbehalt richtig anzumelden und energisch durchzusetzen.

Problematik Eigentumsvorbehalt bei Privatkunden und Unternehmen

Ein BRV-Mitgliedsbetrieb, der die vom BRV empfohlenen Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) verwendet, berichtete uns von einem Zahlungsproblem mit einem Spediteur, also einem gewerblichen Kunden. Der Betrieb hatte versucht, eine einstweilige Verfügung zu erreichen, mit dem Inhalt, dass die unter Eigentumsvorbehalt gelieferten Reifen nicht weiter benutzt werden dürfen. Die einschlägige Klausel im letzten Absatz der BRV-AGB (Ziffer 5) lautet:

„Unser Kunde ist nur solange zum Besitz der unter Eigentumsvorbehalt verkauften Ware berechtigt, bis wir von unserem vorbehaltenen Eigentum Gebrauch machen und dadurch vom Vertrag zurücktreten."

Bei Geschäften mit Privatkunden hielt unser Mitgliedsbetrieb diese Formulierung für akzeptabel, stellte aber die Frage, ob die Klausel auch gegenüber Unternehmern aufrecht erhalten bleiben müsse.

Der BRV-Justiziar, Dr. Ulrich T. Wiemann, nahm wie folgt Stellung:

„Die oben erwähnte Klausel unterscheidet in der Rechtsfolge nicht zwischen Geschäften mit Verbrauchern oder mit Unternehmern. Das führt im Ergebnis dazu, dass mit dem Geltendmachen des Eigentumsvorbehalts zugleich vom Vertrag zurückgetreten wird, mit der Folge, dass der ursprüngliche Zahlungsanspruch dann auch nicht mehr existiert. Man bleibt also formalrechtlich angewiesen auf die Rücknahme des Eigentums und zusätzlich eine Nutzungsver gütung für die Zeitdauer der Benutzung der gelieferten Reifen.

Der Grund hierfür ergibt sich aus der mit der Schuldrechtsreform 2002 eingeführten Neufassung von § 449 Absatz 2 BGB: „Auf Grund des Eigentumsvorbehalts kann der Verkäufer die Sache nur herausverlangen, wenn er vom Vertrag zurückgetreten ist."

Diese Gesetzesbestimmung gilt unterschiedslos für Verbraucher und Unternehmer, die Sonderbestimmungen für den Verbrauchsgüterkauf sind erst in §§ 474 folgende BGB geregelt.

Für das Recht der Allgemeinen Geschäftsbedingungen stellt sich deshalb die Frage, ob die Geltung von § 449 Absatz 2 BGB der AGB-Klausel abgedungen werden kann. Tatsächlich war das in der ersten Entwurfsfassung der BRV-AGB vorgesehen. Der Inhalt der Allgemeinen Geschäftsbedingungen musste im Zuge des gesetzlich vorgeschriebenen Anmeldungsverfahrens mit dem Bundeskartellamt diskutiert und abgestimmt werden. Es sind von dort erhebliche und nachhaltige Bedenken geäußert worden, auch was die Abdingbarkeit gegenüber Unternehmen angeht. Diesen Bedenken ist nach eingehenden Diskussionen durch die jetzt vorliegende Fassung der AGB-Klausel Rechnung getragen worden. Wir werden also im Ergebnis die Klausel leider nicht in dem angesprochenen und gewünschten Sinn ändern können, ohne auf rechtliche Probleme zu stoßen, mit denen dann die Rechtswirksamkeit der Eigentumsvorbehaltsklausel insgesamt gefährdet würde. Es ist sicherlich einzuräumen, dass das Ergebnis nicht vollständig zufriedenstellend ist, wir kommen aber an der gesetzlichen Situation nicht vorbei."

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

Einlagerung von Kundenreifen/Aufbewahrungsfrist

Aufbewahrungsfrist

Eine Frage, mit der Mitgliedsbetriebe in regelmäßigen Abständen auf uns zukommen ist die Folgende: Wie lange muss ich eingelagerte Kundenräder/-reifen aufbewahren?

Anlässlich des bevorstehenden Umrüstgeschäfts, im Zuge dessen auch wieder in großem Umfang Sommerreifen der Kunden eingelagert werden, dürfen wir Ihnen folgenen Sachverhalt samt rechtlicher Einschätzung zur Kenntnis geben, der für viele ähnliche stellvertretend steht.

Ein Mitgliedsbetrieb hatte sich in folgender Angelegenheit mit Bitte um rechtliche Stellungnahme an uns gewandt: Er hatte im November abgefahrene Sommerreifen eines Leasingfahrzeugs eingelagert ohne einen schriftlichen Vertrag hierüber zu vereinbaren. Mitte/ Ende Juni des Folgejahres entsorgte er die Reifen. Die Fahrerin des Leasingfahrzeugs wurde deswegen nicht kontaktiert. Da es sich um ein Leasingfahrzeug handelte, sei es kaum möglich gewesen, an ihre Daten zu gelangen.

Ende Juli verlangte die Dame dann ihre Sommerreifen.

BRV-Justiziar Dr. Wiemann nahm hierzu wie folgt rechtlich Stellung: "In Ermangelung eines schriftlichen Aufbewahrungsvertrages gelten die allgemeinen verwahrungsrechtlichen Regelungen.

Das bedeutet, dass der Betrieb verpflichtet ist, die Reifen bis zur Rückforderung aufzubewahren. Wenn kein Entgelt vereinbart ist, gilt ein geringerer Haftungsmaßstab, nämlich nur für die Sorgfalt in eigenen Angelegenheiten. Eine Verschrottung der Reifen ist danach nicht ohne Weiteres zulässig, es sei denn, sie hätten überhaupt keinen Wert mehr gehabt.

Aufbewahrungsfristen sieht das Gesetz nur mittelbar über die Verjährungsregelung vor. Der Verwahrer kann nach § 696 BGB jederzeit die Rücknahme der hinterlegten Sache durch den Kunden verlangen. Die Verjährung dieses Rücknahmeanspruchs beginnt mit dem Verlangen auf Rücknahme, die Frist beträgt 3 Jahre. Nach Ablauf einer solchen Frist kann dann die Herausgabe verweigert werden, das heißt, dass dann auch die Verschrottung zulässig wäre.

Es hat dann wohl Schwierigkeiten bei der Ermittlung der Adresse gegeben, deren Feststellung letzten Endes doch möglich gewesen wäre. In künftigen Situationen sollte man sich auf jeden Fall um die Adresse bemühen, um die Verschrottung anzukündigen. Verjährung etwaiger Ansprüche dürfte hier nicht eingetreten sein.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2005

Selbst wenn man dem Grunde nach einen Schadenersatzanspruch annimmt, wird es aber allenfalls um geringfügige Beträge gehen. Zum einen handelt es sich um abgefahrene Sommerreifen, zum anderen muss die Kundin sich entgegenhalten lassen, dass sie sich erhebliche Zeit nicht um die Reifen gekümmert hat. Rechtlich bedeutet das, dass sich der Schadensersatz wegen Mitverschuldens reduziert. Zur Regulierung könnte man also vielleicht etwa einen Betrag von 10% des Neuwertes anbieten."

Um Risiken auszuschließen, legen wir Ihnen den von BRV-Justiziar entwickelten Verwahrungsvertrag an Herz - klare Vereinbarungen zwischen Kunde und Händler bewahren beide vor späterem Ärger!

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2005

Einlagerung von Reifen – Bewertung und Versicherung

Die meisten Versicherer bieten im Schadenfall praktisch nur den Ersatz des Wiederbeschaffungswertes. Dies ist nicht der Neupreis, sondern der Wert unter Berücksichtigung von Alter und Abnutzung. Bei Reifen wird immer die noch vorhandene Profiltiefe den Wert bestimmen, bei Felgen deren Alter. Es ist im Vorfeld mit dem Versicherer schriftlich zu klären, ob dieser im Schadenfall den Wiederbeschaffungspreis oder eventuell den Neupreis ersetzt. Nach dieser Auskunft kann dann die benötigte Versicherungssumme ermittelt werden. Eine Einzelwertermittlung der eingelagerten Rädersätze ist praktisch nicht durchführbar. Vergleichsbetriebe teilen die Gesamtzahl der eingelagerten Sätze in drei Preisgruppen auf und errechnen so unter Berücksichtigung einer durchschnittlichen Entwertung (entfällt bei einer zugesagten Neupreisentschädigung) die zu versichernde Gesamtsumme. Im Schadenfall wird der Versicherer aber den tatsächlichen Wert des betroffenen Satzes berücksichtigen, sodass bei der Einlagerung unbedingt die Daten über Reifen und Felgen und die Profiltiefe erfasst werden sollten.

BRV-Mitglieder können Ihre Versicherung über den Rahmenvertrag mit dem G+V Versicherungsmakler überprüfen lassen. Nähere Informationen zum BRV-Versicherungsdienst finden Interessenten im internen Mitgliederbereich der BRV-Homepage www.bundesverband-reifenhandel.de unter:

Mitglieder-Login / Downloads / BRV-Rahmenverträge und Sonderkonditionen / Informationen zum BRV-Versicherungsdienst.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

Einlagerung von Reifen – Flyer als Werbemittel

Flyer zum Thema Reifeneinlagerung können von BRV-Mitgliedern beim BRV zum Preis von 100 Stück à 11,70 EUR zzgl. Versand- und Handlingskosten bestellt werden.

Das Bestellformular sowie ein Ansichtsexemplar des Flyers stehen im internen Downloadbereich zur Verfügung unter:

Mitglieder-Login / Downloads / Formulare + Bestellvordrucke / Einlagerung von Reifen

Einlagerung von Reifen – Flyer als Werbemittel

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

Elektrische Leitfähigkeit von Reifen

Alle Reifenhersteller des Wirtschaftsverbandes der deutschen Kautschukindustrie (Wdk) (Avon, Bridgestone/Firestone, Continental, Dunlop, Fulda, Goodyear, Kléber, Michelin, Pirelli, Pneumant, Semperit, Uniroyal und Vredestein) unterwerfen sich einheitlichen Wdk-Leitlinien bezüglich der Produktion und der Einstellung technischer Parameter von Reifen. Die elektrische Leitfähigkeit von Reifen (unabhängig davon, ob in den Laufflächenmischungen Silica - Kieselsäure - zum Einsatz kommt), d.h. Prüfmethoden und insbesondere einzuhaltende Grenzwerte - 10 Ohm - regelt die Wdk-Leitlinie 110. (Diese kann in der BRV-Geschäftsstelle abgerufen werden.)

Deshalb ist grundsätzlich davon auszugehen, dass die von oben genannten Herstellern in Verkehr gebrachten Reifen diese Bedingungen erfüllen. Dies betrifft auch Pkw-Reifen neuerer Generation, die bekanntlich mit einem hohen Anteil Silica statt Ruß in den Laufflächen-Mischungen gefertigt werden. Auch diese werden nach den gültigen Wdk-Leitlinien gefertigt, bzw. erfüllen die dort festgelegten Parameter.

Die Gesamtthematik ist nur deshalb in letzter Zeit in die Öffentlichkeit geraten (Fachpresse etc.), weil die einzelnen Hersteller unterschiedliche technische Lösungen gefunden haben, trotz Einsatz von Silica den Grenzwert 10^{10} Ohm einzuhalten. Diese Verfahren wurden teilweise zum Patent angemeldet und publiziert.

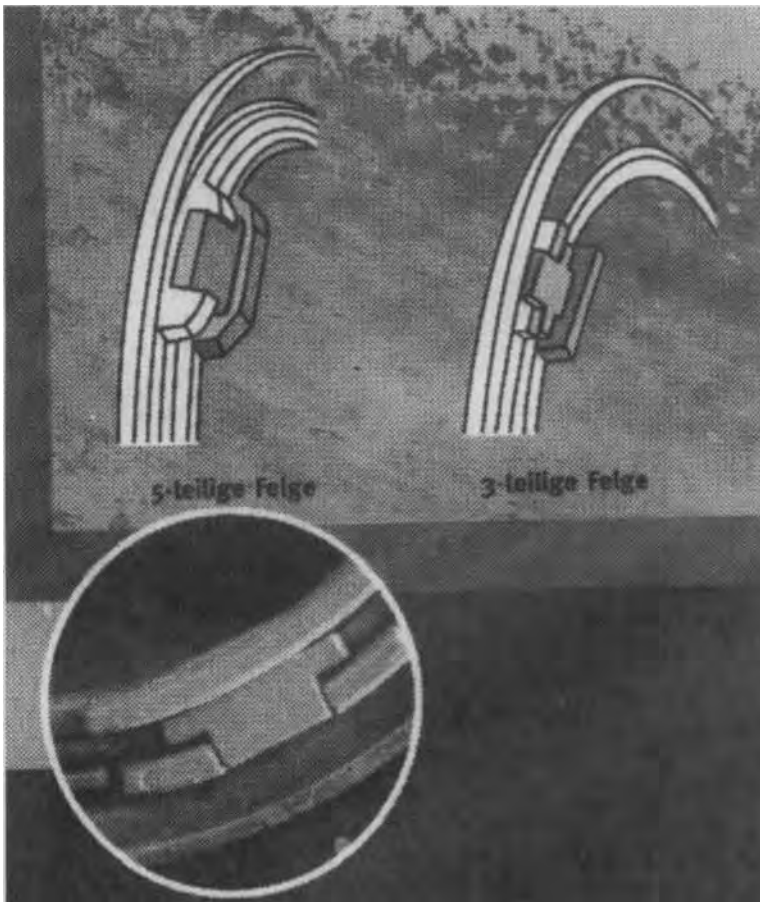
Damit ist übereinstimmendes Verhalten aller Wdk Mitglieder abgesichert. Sollten Sie in Ihrem Programm Importreifen anderer Hersteller führen, empfehlen wir, sich von dort die entsprechende Bestätigung der Konformität mit der Wdk-Leitlinie 110 einzuholen.

Die Silica-Problematik bezieht sich nur auf Pkw-Reifen, da Silica nur bei Mischungen mit hohem Synthesekautschukanteil die gewünschten besseren Reifeneigenschaften bewirkt. Bei Lkw-Reifen mit dem bekannten hohen Anteil an Naturkautschuk wird dies nicht erzielt, so dass dort Silica auch nicht zum Einsatz kommt.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

EM-Niederquerschnittstreifen - Montage von Verdrehsicherungen

Durch den zunehmenden Einsatz von Niederquerschnittsreifen, insbesondere der Serie 70, in der Erdbewegungs- und Baumaschinenbranche und der damit verbundenen verbesserten Haftung und Traktion, empfiehlt sich zur optimalen Übertragung der Motorleistung die Montage von Felgedrehsicherungen, die das Verdrehen der Felgenteile zueinander verhindern.



Als Beispiel zur Nachrüstung von Verdrehversicherungen an 3- bzw. 5-teiligen Scheibenrädern sei an dieser Stelle die Montageanleitung der Firma Grasdorf aufgeführt:

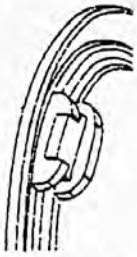
©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/1999

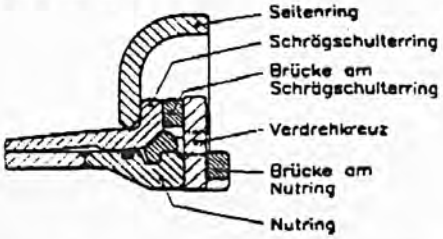
GRASDORF RÄDER

Montageanleitung zur Nachrüstung von Verdrehsicherungen an 5-teiligen Scheibenrädern

Bedingt durch eine verbesserte Haftung / Traktion der heutigen Reifengeneration, insbesondere der "Serie 70", verhindert eine Verdrehsicherung das Verdrehen der Felgenteile zueinander.
Eine problemlose Übertragung der Drehmomente steigert die Produktivität des Gerätes.

Das Anbringen der Verdrehsicherung "GRASDORF TYP 3" verhindert ein Verdrehen des Schrägschulterringes zur Grundfelge.





Die Befestigung der Brücken kann mittels Schutzgas- bzw. Elektroden-Handschweißverfahren durchgeführt werden.

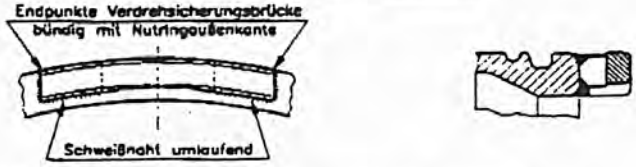
Achtung !! Da das Scheibenrad ein Sicherheitsteil eines Fahrzeuges ist, ist auf eine fachgerechte Schweißnaht ohne Kerben und Einschlüsse zu achten.

Um eine einwandfreie Funktion und einen korrekten Sitz des Verdrehkreuzes zu gewährleisten, sind nachfolgende Anbaupositionen zu beachten:

Position der Brücke am Schrägschulterring

1. Brücke positionieren
2. An den Eckpunkten heften und anschließend umlaufend verschweißen

Position der Brücke am Nutring



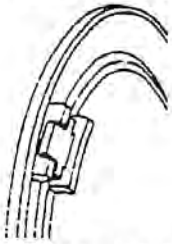
1. Brücke positionieren
2. An den Eckpunkten heften und anschließend umlaufend verschweißen

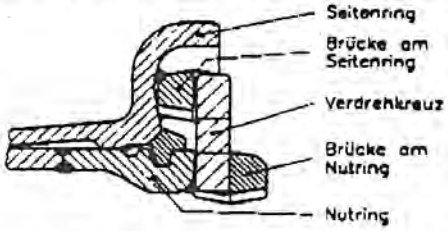
GRASDORF RÄDER

Montageanleitung zur Nachrüstung von Verdrehsicherungen an 3-teiligen Scheibenrädern mit einer mindest Hornhöhe von 1,5"

Bedingt durch eine verbesserte Haftung / Traktion der heutigen Reifengeneration, insbesondere der "Serie 70", verhindert eine Verdrehsicherung das Verdrehen der Felgenteile zueinander.
Eine problemlose Übertragung der Drehmomente steigert die Produktivität des Gerätes.

Das Anbringen der Verdrehsicherung "GRASDORF TYP 1" verhindert ein Verdrehen des Seitenringes zur Grundfelge.



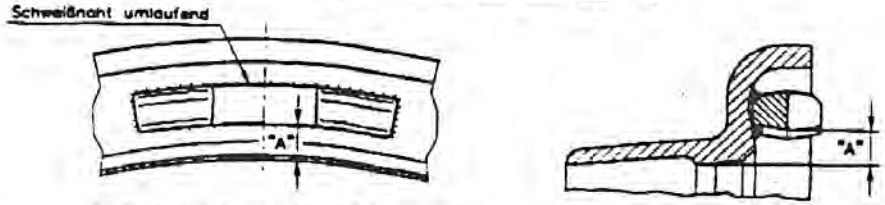


Die Befestigung der Brücken kann mittels Schutzgas- bzw. Elektroden-Handschweißverfahren durchgeführt werden.

Achtung !! Da das Scheibenrad ein Sicherheitsteil eines Fahrzeuges ist, ist auf eine fachgerechte Schweißnaht ohne Kerben und Einschlüsse zu achten.

Um eine einwandfreie Funktion und einen korrekten Sitz des Verdrehkreuzes zu gewährleisten, sind nachfolgende Anbaupositionen zu beachten:

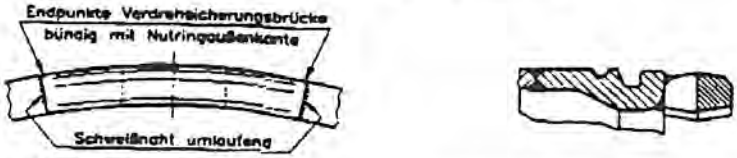
Position der Brücke am Seitenring



1. Brücke positionieren (Maß "A" beachten)
2. An den Eckpunkten heften und anschließend umlaufend verschweißen

"A" = $15{,}5^{+0{,}5}_{-0}$

Position der Brücke am Nutring



1. Brücke positionieren
2. An den Eckpunkten heften und anschließend umlaufend verschweißen

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/1999

Neue EU-Fahrzeugpapiere

Thema: zulässige „Serienbereifung“

Wir hatten Sie in den Trends & Facts 4/05 (S. 44/45) und 6/05 (S. 48/49) bereits umfangreich über die ab 1. Oktober 2005 gültigen neuen EU-Fahrzeigpapiere informiert, die alle ab diesem Zeitpunkt neu zugelassenen Fahrzeuge (Neufahrzeuge und Besitzumschreibungen) betrifft. Entscheidend dabei ist, dass in diesen Papieren – hier Zulassungsbescheinung Teil I für den früheren Fahrzeugschein – nunmehr unter Ziffer 15 nur noch eine Reifendimension aufgeführt ist, während in den „alten Fahrzeugscheinen“ unter Ziffer 20-23 und Ziffer 33 alle vom Fahrzeughersteller für das betreffende Fahrzeug freigegebenen Rad-/Reifenkombinationen aufgeführt waren. Das bedeutet, dass nunmehr als Informationsquelle bezüglich der vom Fahrzeughersteller freigegebenen und damit für das Fahrzeug grundsätzlich zulässigen Rad-/Reifenkombinationen (auch Serienbereifung genannt) seitens der Automobilhersteller nur noch das so genannte COC-Papier (Certification of Conformity) beziehungsweise die EG-Übereinstimmungsbescheinigung, die der Käufer des neuen Fahrzeuges beim Kauf vom Automobilhersteller mit ausgehändigt bekommt, zur Verfügung steht.

Dies betrifft aber, wie gesagt, nur Neufahrzeuge bzw. den Neukauf, aber nicht Besitzumschreibungen – hier erfolgt lediglich die Ausstellung der neuen Dokumente. Das Bundesverkehrministerien zum Beispiel, aber auch Automobilclubs etc. empfehlen in diesen Fällen den Verbrauchern, sich vor der Besitzumschreibung eine Kopie der alten Fahrzeugpapiere (des Fahrzeugscheins) zu machen, die dann als analoge Informationsquelle zum COC-Papier (der EG-Übereinstimmungsbescheinigung) über die zulässigen (vom Fahrzeughersteller freigegebenen) Rad-/Reifenkombinationen dienen soll.

Fakt ist aber in der Praxis, dass in einer Vielzahl der Fälle im Reifenfachhandel und im gesamten Reifenersatzgeschäft, der Kunde in der Regel eben gerade das **COC-Papier/die EG-Übereinstimmungsbescheinigung** nicht dabei hat bzw. von dessen Existenz gar keine Kenntnis hat und in der Regel bei Besitzumschreibungen auch keine Kopie des alten Fahrzeugscheins bei sich führt. Darüber hinaus muss er selbstverständlich davon ausgehen können, dass er im Reifenfachhandel – und hier liegt die Betonung auf Fachhandel – auch fachgerecht beraten wird und das auch ohne die angesprochenen Unterlagen.

Dementsprechend muss der Reifenfachhandel über entsprechende Informationsquellen zu den von den Fahrzeugherstellern freigegebenen Rad-/Reifenkombinationen (der Serienbereifung) verfügen – und das möglichst online!

Im Moment sind das am Markt die folgenden Systeme, insbesondere der Reifenhersteller:

- Bridgestone: „Reifen-Konfigurator“
  (das System befindet sich z.Z. in der internen und externen Abstimmungsphase und soll im Vorfeld der Reifenmesse umgesetzt werden)

- Continental: „Cokis“ –
  www.cokis-online.de (das System ist verfügbar, der zuständige Continental-Außendienstmitarbeiter entscheidet auf Basis der Vermarktungsqualität über die kostenlose Freischaltung für den Antragsteller)

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2007

- Dunlop: „TireManager“ –
  www.dunlop.tiremanager.de (das System ist kostenlos verfügbar)

- Fulda: „TireManager“ –
  www.fulda.tiremanager.de (das System ist kostenlos verfügbar)

- Goodyear: „TireManager“ –
  www.goodyear.tiremanager.de (das System ist kostenlos verfügbar)

- Michelin: „Reifen- und Felgenmanager“
  (das System befindet sich z.Z. im Test und soll im Frühjahr umgesetzt werden)

- Pirelli: „UDB (Umrüstdatenbank)“
  (telefonisch, per Fax oder e-Mail über das „Gelbe Telefon“ bereits aktiviert kostenlos zu gänglich für jeden, in den Intranet B2B-Systemen „Pirelli Tyre Club“ und „Driver Fleet Solution“ im Aufbau, aber nur für Mitglieder nutzbar, PDF-Abruf via offenem Internet www.pirelli.de in Vorbereitung

- arge tp21/BMF: „Räderkatalog 3D“ –
  www.raederkatalog3d.de (CD-ROM- und online-Version verfügbar, kostenpflichtig – bei Mehrfachlizenzen Rabatte möglich)

Wir werden Ihnen diese Systeme dann in der Mai-Ausgabe von Trends & Facts auch noch näher und umfangreicher darstellen, in der Hoffnung, dass dann auch die Systeme von Bridgestone und Michelin verfügbar sind. Darüber hinaus arbeiten auch wir – die BRV-Geschäftsstelle – nach wie vor an einer ggf. unabhängigen und neutralen Variante für den Reifenfachhandel, die BRV-Mitglieder. Sobald die diesbezüglichen Verhandlungen abgeschlossen sind, werden wir per Rundschreiben auf Sie zukommen (voraussichtlich mit der Mai-Ausgabe von Trends & Facts), um dann in Erfahrung zu bringen, inwieweit Ihrerseits Interesse an einer solchen Variante besteht. Natürlich würden wir uns aber auch heute schon über entsprechende Rückäußerungen freuen – siehe Heftanhang.

Im Zusammenhang mit den neuen EU-Fahrzeugpapieren – hier Zulassungsbescheinung Teil I – wird in der BRV-Geschäftsstelle auch immer wieder nach der Zuordnung der einzelnen Ziffern und Buchstaben gefragt, so dass wir Ihnen diese an dieser Stelle auch noch einmal zur Kenntnis geben:

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2007

Ziffern und Buchstaben: Was sie bedeuten

Zum abgebildeten "Muster" der Zulassungsbescheinigungen (Teil I und II) auf den Folgeseiten: Hier die Codici für die Bezeichnungen der entsprechenden Datenfelder:

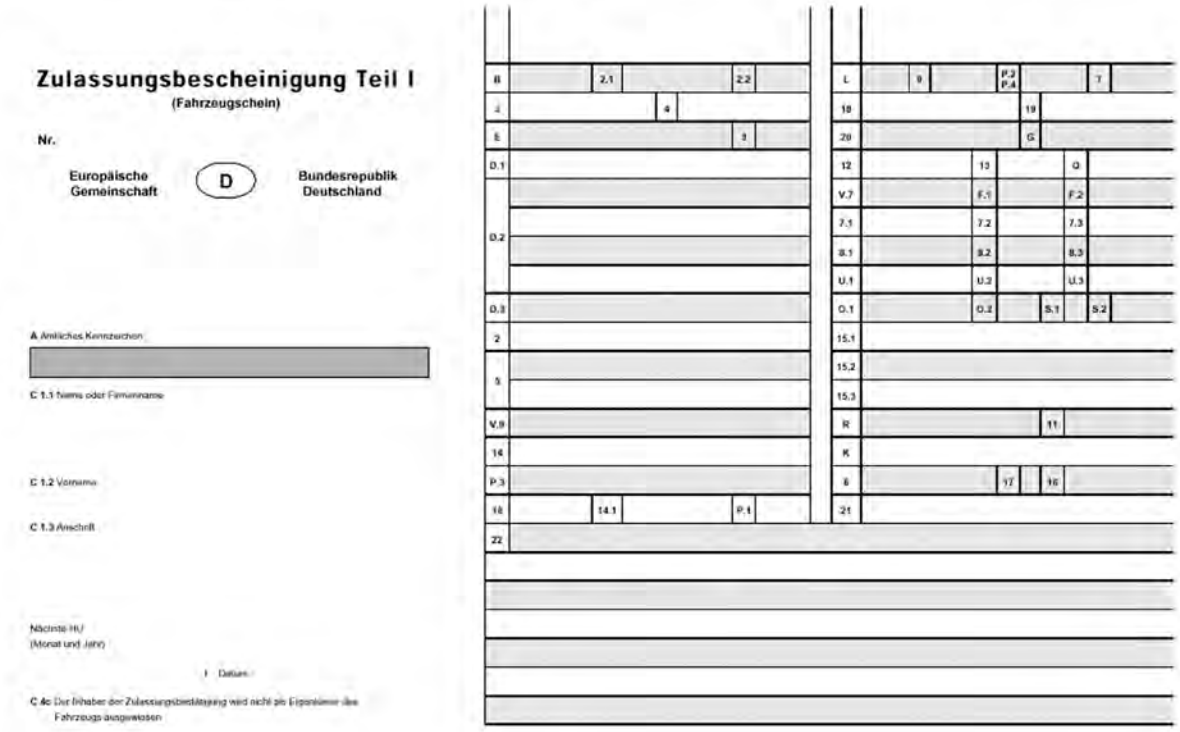
Feld	*Bezeichnung*
B	Datum der Erstzulassung
D.1	Marke
D.2	Typ/Variante/Version
D.3	Handelsbezeichnung(en)
E	Fahrzeug-Identifizierungsnummer
F.1	Technisch zul. Gesamtmasse in kg
F.2	Im Zulassungsmitgliedstaat zulässige Gesamtmasse in kg
G	Masse des in Betrieb befindlichen Fahrzeugs in kg (Leermasse)
H	Gültigkeitsdauer
I	Datum dieser Zulassung
J	Fahrzeugklasse
K	Nummer d. EG-Typgenehmigung/ABE
L	Anzahl der Achsen
O.1	Technisch zulässige Anhängelast gebremst in kg
O.2	Technisch zulässige Anhängelast ungebremst in kg
P.1	Hubraum in cm^3
P.2/P.4	Nennleistung in kW/Nenndrehzahl bei min^1
P.3	Kraftstoffart oder Energiequelle
Q	Leistungsgewicht in kW/kg (nur bei Krafträdern)
R	Farbe des Fahrzeugs
S.1	Sitzplätze einschließlich Fahrersitz
S.2	Stehplätze
T	Höchstgeschwindigkeit in km/h
U.1	Standgeräusch in dB (A)
U.2	Drehzahl in min^1 zu U.1
U.3	Fahrgeräusch in dB (A)
V.7	CO_2 (in g/km) kombinierter Wert
V.9	Für die EG-Typgenehmigung maßgebliche Schadstoffklasse
(2)	Hersteller-Kurzbezeichnung
(2.1)	Code zu (2)
(2.2)	Code zu D.2 mit Prüfziffer
(3)	Prüfziffer zur Fahrzeug-Identifizierungsnummer
(4)	Art des Aufbaus
(5)	Bezeichnung Fahrzeugklasse/Aufbau
(6)	Datum zu K
(7)	Technisch zulässige maximale Achslast/Masse je Achsgruppe in kg (7.1) Achse 1 bis (7.3) Achse 3
(8)	Zulässige maximale Achslast im Zulassungsmitgliedsstaat in kg (8.1) Achse 1 bis (8.3) Achse 3
(9)	Anzahl der Antriebsachsen
(10)	Code zu P.3
(11)	Code zu P
(12)	Rauminhalt des Tanks bei Tankfahrzeugen in m^3
(13)	Stützlast in kg
(14)	Bezeichnung der nationalen Emissionsklasse
(14.1)	Code zu V.9 oder (14)(15)
	Bereifung (15.1) auf Achse 1 bis (15.3) auf Achse 3
(16)	Nr. der Zulassungsbesch. Teil II
(17)	Merkmal zur Betriebserlaubnis
(18)	Länge in mm
(19)	Breite in mm
(20)	Höhe in mm
(21)	Sonstige Vermerke
(22)	Bemerkungen und Ausnahmen

Hinweis zu Feld (15.1) bis (15.3) Andere als die angegebenen Bereifungen können im Rahmen der gültigen Betriebserlaubnis/EG-Typgenehmigung am Fahrzeug angebracht werden. Ein zusätzliches Gutachten und die Änderung oder Neuausstellung der Zulassungsbescheinigung Teil 1 ist hierfür nicht erforderlich.

Hinweis zu Feld (22): Eine der mit EG-Typgenehmigung, Allgemeiner Betriebserlaubnis oder Einzelbetriebserlaubnis genehmigte bzw. in dem nach §21 StVZO erstellten Gutachten als vorschriftsmäßig bescheinigte Anhängerkupplung ist spätestens im Zuge jeder neuen Befassung nach §27 Abs. 1 StVZO in die Zulassungsbescheinigung Teil 1 oder in einem Beiblatt zur Zulassungsbescheinigung Teil 1 aufzunehmen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2007

Zulassungsbescheinigung Teil I (Musterdarstellung ähnlich Original)



Zulassungsbescheinigung Teil I
(Fahrzeugschein)

Nr.

Europäische Gemeinschaft — D — Bundesrepublik Deutschland

A Amtliches Kennzeichen

C.1.1 Name oder Firmenname

C.1.2 Vorname

C.1.3 Anschrift

Nächste HU
(Monat und Jahr)

I Datum

C.4c Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung wird nicht als Eigentümer des Fahrzeugs ausgewiesen

Zulassungsbescheinigung Teil II (Musterdarstellung ähnlich Original)

Europäische Gemeinschaft
Bundesrepublik Deutschland
Zulassungsbescheinigung Teil II
(Fahrzeugbrief)

Diese Bescheinigung n i c h t im Fahrzeug aufbewahren!

A	Amtliches Kennzeichen								
B	Datum der Erstzulassung des Farzeugs		(1)	Anzahl der Vorhalter			(1)	Anzahl der Vorhalter	
C.3.1 C.6.1	Name oder Firmenname								
C.3.2 C.6.2	Vorname(n)								
C.3.3 C.6.3	Anschrift zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung								
C.4.c		Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung wird nicht als Eigentümer des Fahrzeugs ausgewiesen							
I	Datum				I	Datum			

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2007

Zulassungsbescheinigung Teil II (Musterdarstellung ähnlich Original)

Europäische Gemeinschaft
Bundesrepublik Deutschland
Zulassungsbescheinigung Teil II
(Fahrzeugbrief)

Diese Bescheinigung n i c h t im Fahrzeug aufbewahren!

A	Amtliches Kennzeichen		
B	Datum der Erstzulassung des Farzeugs	(1) Anzahl der Vorhalter	(1) Anzahl der Vorhalter
C.3.1 C.6.1	Name oder Firmenname		
C.3.2 C.6.2	Vorname(n)		
C.3.3 C.6.3	Anschrift zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung		
C.4.c		Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung wird nicht als Eigentümer des Fahrzeugs ausgewiesen	
I	Datum	I	Datum

AA000000
(Nummer der Zulassungsbescheinigung)

(Fahrzeug-Indentifizierungsnummer als Barcode)

D.1	Marke		(23) Raum für interne Vermerke des Herstellers
D.2	Typ		
	Variante		
	Version		
D.3	Handelsbezeichnung(en)		
(2)	Hersteller-Kurzbezeichnung		
(2.1)	Code zu (2)	(2.2) Code zu D.2 mit Prüfziffer	
E	Fahrzeug-Identifizierungs-nummer	(3) Prüfziffer zur Fahrzeug Indentifizierungsnr.	
J	Fahrzeugklasse	(4) Art des Aufbaus	
(5)	Bezeichnung der Fahrzeug-klasse und des Aufbaus		(24) Diese Bescheinigung wurde für das nebenstehend beschriebene Fahrzeug ausgegeben durch (Zulassungsbehörde bzw. Genehmigungsinhaber)
R	Farbe des Fahrzeugs	(11) Code zu R	
P.1	Hubraum in cm^3	P.2 P.4 Nennleistung in kW Nenndrehzahl in min^{-1}	
P.3	Kraftstoffart oder Energiequelle	(10) Code zu P.3	
K	Nummer der EG-Typ-genehmigung oder ABE	(6) Datum zu K	
(17)	Merkmal zur Betriebs-erlaubnis		
(25)	Zusätzliche Vermerke der Zulassungsbehörde:		

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2007

M+S-Reifensaison 2006/2007

Informationsquellen für die zulässigen Rad-/Reifenkombinationen

In Trends & Facts 4/06 (S. 34) hatten wir Ihnen unter der Überschrift „M+S-Reifendiposition: BRV-Unterlagen für die Saison 2006/2007" die jährlichen diesbezüglichen Unterlagen zur Abforderung in der BRV-Geschäftsstelle angeboten. Vor diesem Hintergrund möchten wir auch nochmals darauf aufmerksam machen, dass insbesondere im kommenden M+S-Geschäft zunehmend Kunden bei Ihnen vorstellig werden, die nur noch über die neuen Fahrzeugscheine verfügen – also die alten/altbewährten Angaben unter Ziffer 20 – 23 und Ziffer 33 des alten Fahrzeugscheins fehlen werden. In der Regel haben diese Kunden auch nicht das so genannte COC-Papier, die EG-Übereinstimmungserklärung, dabei, so dass zusätzlicher Beratungsbedarf hinsichtlich der vom Fahrzeughersteller freigegebenen Rad-/Reifenkombinationen entstehen wird, da jetzt in den neuen Fahrzeugpapieren nur noch eine Reifendimension unter Ziffer 15 steht.

Sie sind also gut beraten, sich vorab mit Ihrem Verkaufs- und Montagepersonal genau darauf einzustellen, ansonsten sind größere Staus bei der Kundenberatung bzw. erhebliche Komplikationen bei der Abwicklung der Aufträge vorprogrammiert!

Insbesondere in der kommenden M+S-Saison wird sich daher zeigen, inwieweit der qualifizierte Reifenfachhandel sich auch über diese Beratungskompetenz gegenüber seinem Wettbewerb abgrenzen kann.

Der Vollständigkeit halber veröffentlichen wir daher an dieser Stelle noch einmal die Aufstellung der Informationsquellen, die Sie dafür nutzen können:

- Continental: www.continental.cokis-online.de (Räder/Reifen-Konfigurator)
  www.continental.cokis-online.de (Cokis)
- Dunlop: www.dunlop.tiremanager.de
- Fulda: www.fulda.tiremanager.de
- Goodyear: www.goodyear.tiremanager.de
- Michelin: www.michelin.de (Reifen- und Felgenmanager, in Kürze verfügbar)
- Bridgestone: www.bridgestone.de (Reifen-Konfigurator, in Vorbereitung)

Darüber hinaus existieren auch kostenpflichtige Möglichkeiten:

- www.raederkatalog3D.de
- www.tuev-nord.de (ReifenAuskunft)
- www.tuev-sued.de (nur bei den einzelnen Prüfstellen direkt)

Wir bitten um entsprechende Beachtung.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2007

EU-Reifenlabel

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2013

EU-Reifenlabel

EU-Verordnung Nr. 1222/2009 und 1235/2011
Der Reifenhersteller ist verpflichtet:
An Händler oder Endnutzer gelieferte Reifen auf der Lauffläche mit einem Aufkleber mit einer Kennzeichnung der Kraftstoffeffizienzklasse, der Klasse des externen Rollgeräusches und der Nasshaftungsklasse zu versehen.
Oder
Posten aus einem oder mehr identischen Reifen, eine gedruckte Kennzeichnung mit der Angabe der Kraftstoffeffizienzklasse, der Klasse des externen Rollgeräuschs und der Nasshaftungsklasse beizufügen.
Außerdem:
Die geforderten Kennzeichnungsmerkmale in technischem Werbematerial (auch auf der Website) anzugeben.
Bis zu fünf Jahre nach der Bereitstellung des letzten Reifens eines bestimmten Reifentyps technische Unterlagen zur Verfügung zu stellen.

EU-Verordnung Nr. 1222/2009 und 1235/2011
Der Reifenhändler ist verpflichtet:
dass Reifen in der Verkaufsstelle die vom Reifenhersteller bereitgestellten Aufkleber deutlich sichtbar tragen oder in unmittelbarer Nähe des Reifens deutlich sichtbar sind
und
dass vor Verkauf des Reifens dem Endnutzer die Kennzeichnung gezeigt und erläutert wird (Informationspflicht)
Außerdem:
dass mit der Rechnung, die dem Endnutzer(Rechnungsempfänger) beim Reifenkauf ausstellt wird, die Kennzeichnungsinformationen über den Reifen ausgehändigt werden, in folgender Reihenfolge: 1. Rollwiderstandsklasse (A-G), 2. Nasshaftungs-klasse (A-F), 3. Geräuschklasse (1-3) und 4. Geräuschwert (in dB)
z.B.: C (für Rollwiderstand), C (für Nasshaftung), 2 (Klasse), 72 dB (für Geräusch)
Die geforderten Kennzeichnungsmerkmale in technischem Werbematerial (auch auf der Website etc.) anzugeben.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2013

EU-Reifenlabel

BRV
EU-Verordnung Nr. 1222/2009 und 1235/2011
Der Fahrzeughersteller ist verpflichtet:
den Fahrzeugkäufer in einer Verkaufsstelle über die unterschiedlichen Bereifungsmöglichkeiten des gewünschten Neufahrzeugs zu informieren und ihm vor Verkauf dieses Fahrzeugs die den Reifen zugeordneten Kennzeichnungsdaten zur Verfügung zu stellen
die genannten Angaben mindestens im technischen Werbematerial auszuweisen.
Mercedes-Benz
Audi
Ford

BRV
EU-Verordnung Nr. 1222/2009 und 1235/2011
Geltungsbereich:
Klasse C1: Reifen für Personenkraftwagen
Klasse C2: LLKW- Reifen nach ECE-R 54 die mit
a) einer Tragfähigkeitskennzahl für Einfachbereifung, ≤121 ist und
b) einem Symbol für eine Geschwindigkeitskategorie, ≥ N ist gekennzeichnet sind.
Klasse C3: LKW-Reifen nach ECE-R 54 die mit
a) einer Tragfähigkeitskennzahl für Einfachbereifung, die ≥ 122 ist
oder
b) einer Tragfähigkeitskennzahl für Einfachbereifung, die ≤ 121 ist und einem Symbol für die Geschwindigkeitskategorie, das ≤ M ist gekennzeichnet sind.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2013

EU-Reifenlabel

EU-Verordnung Nr. 1222/2009 und 1235/2011
Geltungsbereich
DIESE VERORDNUNG GILT NICHT FÜR:
runderneuerte Reifen
Geländereifen für den gewerblichen Einsatz
Reifen, die ausschließlich für die Montage an Fahrzeugen ausgelegt sind, deren Erstzulassung vor dem 1. Oktober 1990 erfolgte
Notreifen des Typs T
Reifen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von weniger als 80 km/h
Reifen für Felgen mit einem Nenndurchmesser ≤ 254 mm (10") oder ≥ 635 mm (25")
Reifen mit Zusatzvorrichtungen zur Verbesserung der Traktion, z. B. Spikereifen
Reifen, die ausschließlich für die Montage an Fahrzeugen ausgelegt sind, die ausschließlich für Rennen bestimmten sind

EU-Verordnung Nr. 1222/2009 und 1235/2011
Das Reifenlabel
Erklärung der Kennzeichnung
B
B
A B C D E F G
72 dB
Das Zapfsäulen-Symbol steht für den Rollwiderstandsbeiwert. Durch die Reduzierung des Rollwiderstandes wird Kraftstoff und somit CO2 eingespart. Die Bewertung wird in den Klassen A (grün) bis G (rot) angegeben, wobei D nicht belegt wird. Eine Verbesserung von einer Klasse zur nächst höheren bedeutet ungefähr die Einsparung von 0,1 Liter Kraftstoff auf 100 km bei Pkw und bis zu 1,3 Liter Kraftstoff auf 100 km bei Lkw.
Die Nasshaftung der Reifen ist entscheidend für die Sicherheit beim Fahren. Hier ist die Leistung in die Klassen A bis G unterteilt, wobei D und G nicht belegt sind. Der Bremswegunterschied von einer Klasse zur nächst höheren liegt bei nasser Fahrbahn bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 80 km/h etwa zwischen 1 und 2 Fahrzeuglängen (3 - 6 m oder durchschnittlich 4,5 m), bei Lkw Ø 15%.
Die Geräuschemission der Reifen wirkt sich auf die Gesamtlautstärke des Fahrzeugs aus und beeinflusst nicht nur den Fahrkomfort, sondern auch die Geräuschbelastung der Umwelt. Je mehr schwarze Balken, desto lauter der Reifen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2013

EU-Reifenlabel

EU-Verordnung Nr. 1222/2009 und 1235/2011

Das Reifenlabel

Label mit den Klassen für Rollwiderstand, Nasshaftung und Rollgeräusch
Folgende Klasseneinteilung wurde für den Rollwiderstand vorgegeben:

- Rollwiderstandsbeiwert

Pkw-Reifen		Leichte Nfz-Reifen		Schwere Nfz-Reifen	
CR* in kg/t	Klasse	CR* in kg/t	Klasse	CR* in kg/t	Klasse
≤ 6,6	A	≤ 5,5	A	≤ 4,0	A
6,6 ≤ 7,7	B	5,6 ≤ 6,7	B	4,1 ≤ 5,0	B
7,8 ≤ 9,0	C	6,8 ≤ 8,0	C	5,1 ≤ 6,0	C
-	D	-	D	6,1 ≤ 7,0	D
9,1 ≤ 10,5	E	8,1 ≤ 9,2	E	7,1 ≤ 8,0	E
10,6 ≤ 12,0	F	9,3 ≤ 10,5	F	≥8,1	F
≥12,1	G	≥10,6	G	-	G

EU-Verordnung Nr. 1222/2009 und 1235/2011

Das Reifenlabel

Für die Nasshaftung gilt folgende Klasseneinteilung:
* Kennwert G bezieht sich auf den Referenzreifen

Reifen der Klasse C1		Reifen der Klasse C2		Reifen der Klasse C3	
G	Nasshaftungs-klasse	G	Nasshaftungs-klasse	G	Nasshaftungs-klasse
1,55 ≤ G	A	1,40 ≤ G	A	1,25 ≤ G	A
1,40 ≤ 1,54	B	1,25 ≤ 1,39	B	1,10 ≤ 1,24	B
1,25 ≤ 1,39	C	1,10 ≤ 1,24	C	0,95 ≤ 1,09	C
Leer	D	Leer	D	0,80 ≤ 0,94	D
1,10 ≤ G ≤ 1,24	E	0,95 ≤ G ≤ 1,09	E	0,65 ≤ G ≤ 0,79	E
G ≤ 1,09	F	G ≤ 0,94	F	G ≥ 0,64	F
Leer	G	Leer	G	Leer	G

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2013

EU-Reifenlabel

EU-Verordnung Nr. 1222/2009 und 1235/2011
Das Reifenlabel
1. Erfüllt mindestens die Geräuschgrenzwerte der Richtlinie 2001/43/EG
2. Erfüllt mindestens die Geräuschgrenzwerte der Verordnung 661/2009/EG.
3. Die Geräuschwerte liegen mindestens 3 dB unterhalb der in der Verordnung 661/2009/EG festgelegten Geräuschgrenzwerte
B
B
72 dB
1
2
3

Weitere Informationen zum EU-Reifenlabel finden Sie unter:

www.dasreifenlabel.de/

BRV-Mitglieder finden darüber hinaus Informationen und umfangreiches Schulungsmaterial zu dem Thema im internen Mitgliederbereich der BRV-Homepage (www.brv-bonn.de) unter:

Mitglieder-Login / Downloads / Reifenlabel.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2013

EU-Reifenlabel:
Unterlagen für die Verkaufsberatung

Zusammen mit dem BRV-Preispanel stellt der BRV jeweils zur Umrüstsaison eine Übersicht der Labeldaten nach Herstellern und gängigen Reifendimensionen sowie die entsprechenden Benchmarks zu den Labelwerten BRV-Mitgliedern im internen Bereich der BRV-Homepage (www.brv-bonn.de) zur Verfügung unter:

Mitglieder-Login / Downloads / Studien / BRV-Preispanel.

© Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2014

Fabrikatsbindung

Reifenfabrikatsbindung ab sofort rechtsunwirksam - Top-Informationspolitik des BRV stößt auf breites positives Echo in der Branche

Diesmal waren die BRV-Mitglieder wohl tatsächlich die ersten, die umfangreich über dieses äußerst branchenrelevante Thema informiert waren. Und dies, obwohl die BRV-Geschäftsstelle erst auf Nachfrage mit dem Schreiben vom 17. März 2000 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) offiziell die entsprechende Mitteilung bekommen hatte, obwohl Kraftfahrt-Bundesamt bereits Mitte Februar vom BMVBW angewiesen worden war, die Polizeibehörden und Technischen Dienste in diesem Sinne zu informieren. Aber von dort aus hat man wohl - und tut dies zum Teil auch heute noch - "den Ball flach gehalten", so dass bis heute, insbesondere bei einigen Technischen Diensten, mangels eindeutiger Informationen große Unsicherheit herrscht. Nichtsdestotrotz - Wie auch immer die unterschiedlichen Reaktionen von einzelnen Technischen Diensten oder auch Automobilherstellern etc. vor Ort aussehen mögen: Es ist eindeutig so, wie wir Sie entweder per E-Mail am 20. März 2000 (so Ihre E-Mail-Adresse bei uns gelistet ist... Wenn noch nicht geschehen, sollten Sie dies schnellstmöglich nachholen!) oder mit der Beilage zu "Trends + Facts" Nr. 2/2000 in der 13. Kalenderwoche informiert haben. **Die Reifenfabrikatsbindung ist ab sofort rechtsunwirksam!**

Auch der BRV-Arbeitskreis "Reifentechnik/Autoservice" hat in seiner Sitzung am 22. März 2000 diese Entwicklung ausdrücklich begrüßt. Damit sei zum einen ein Abbau von Handelshemmnissen verbunden, zum anderen sei dies eine weitere Chance, sich als Reifenfachhandelsbetrieb gegenüber den Kunden noch stärker zu profilieren.

Aber jede Medaille hat bekanntlich zwei Seiten, so auch diese. Zwar erhöhen sich auf der einen Seite natürlich deutlich unsere Chancen, Kunden noch fachgerechter und umfangreicher hinsichtlich der möglichen Bereifung zu beraten. Und dies trifft für die Mehrzahl der in Deutschland zugelassenen Serienfahrzeuge in Bezug auf alle Bereifungsvarianten (Sommer-, Winter-, Ganzjahresreifen) zu. Es erhöht aber auf der anderen Seite auch unsere Verantwortung gegenüber unseren Kunden. Der Gesetzgeber hat nunmehr zwar festlegt, dass die Aufhebung der Reifenfabrikatsbindung gleichzeitig auch bedeutet, dass jetzt der Fahrzeughalter/-führer gemäß Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) dafür verantwortlich ist, dass bei der Verwendung von Reifen unter Beachtung der im Fahrzeugschein angegebenen Größenbezeichnungen keine Sicherheitsprobleme bestehen (wir hatten in unserem Rundschreiben unter "Aber Achtung!" darauf hingewiesen). Wir müssen aber davon ausgehen, dass er dieser Verantwortung mit der Inanspruchnahme eines Reifenfachhandelsbetriebes nachkommt.

Das heißt: Beraten wir einen Kunden/Fahrzeughalter/-führer falsch und wird dadurch die Verkehrssicherheit generell oder in bestimmten Situationen nicht mehr gewährleistet, kann auch uns im Schadensfall zumindest eine Teilschuld treffen. Auch dieser Tatumstand ist an und für sich nicht neu und gilt schon immer. Er gewinnt aber jetzt, insbesondere im Hochgeschwindigkeitsbereich, zusätzliche Bedeutung (auch darauf haben wir in unserem Rundschreiben bereits aufmerksam gemacht).

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

Daher hält es der BRV-Arbeitskreis "Reifentechnik/Autoservice" dringend für geboten, diesen "Hochgeschwindigkeitsbereich" einmal genauer zu definieren:

1. Der Hochgeschwindigkeitsbereich beginnt beim Geschwindigkeitsindex V und betrifft besonders W-, Y- und ZR-Reifen. Hierbei sind die folgenden Einflussfaktoren zu beachten:

   Berücksichtigung der Tragfähigkeitsabschläge
   * bei V-Reifen, wenn die Maximalgeschwindigkeit des Fahrzeugs (Höchstgeschwindigkeit laut Fahrzeugschein plus Toleranz-Faustregel 9 km/h) über 210 km/h liegt
   * bei W-, Y- und ZR-Reifen, wenn die Maximalgeschwindigkeit über 240 km/h liegt (siehe dazu auch die entsprechenden Abschnitte im BRV-Handbuch "Reifen, Räder, Recht und mehr", Stichwort: Geschwindigkeitsindex)

   Berücksichtigung des Reifenumfangs
   Die ETRTO lässt hier eine Toleranz von +/- 3 Prozent zu, die wesentlichen Einfluss auf die Freigängigkeit des Reifens, den Tachometer und das Gesamtfahrverhalten des Fahrzeugs haben kann, insbesondere wenn unterschiedliche Dimensionen auf Vorder- und Hinterachse gefahren werden - Getriebeabstimmung etc.

   Berücksichtigung der Reifenbreite
   Hier lässt die ETRTO eine Toleranz von +/- 4 Prozent zu, die gleichfalls wesentliche Auswirkungen, besonders auf die Freigängigkeit des Reifens hat (vgl. dazu auch den entsprechenden Abschnitt im BRV-Handbuch "Reifen, Räder, Recht und mehr", Stichwort: Reifenbreite).

   Um diese Einflussfaktoren (und möglicherweise weitere) auch tatsächlich zu berücksichtigen, empfiehlt der BRV-Arbeitskreis "Reifentechnik/Autoservice", im Zweifelsfall grundsätzlich **vor der Umbereifung Rücksprache mit dem jeweiligen Reifenhersteller zu nehmen und sich und den Kunden wie in der Vergangenheit über eine entsprechende Unbedenklichkeitsbescheinigung/Unbedenklichkeitserklärung abzusichern.** Allerdings muss diese jetzt nicht mehr dem Technischen Dienst vorgelegt werden und es bedarf auch keiner Änderung in den Fahrzeugpapieren (soweit es sich auf das Reifenfabrikat bezieht).

2. **Bei den für den Straßenverkehr zugelassenen Sportautomobilen ("Rennwagen") wie z.B. Porsche, Ferrari, Corvette usw. empfiehlt der BRV-Arbeitskreis "Reifentechnik/ Autoser-vice" ausdrücklich, den Eintragungen in den Fahrzeugpapieren bzw. den Empfehlungen der Automobilhersteller hinsichtlich des Reifenfabrikats unbedingt Folge zu leisten. Dieses Thema an diesen Fahrzeugen ist so kompliziert, dass es nur vom Automobilhersteller selbst verantwortbar ist.**

Im Übrigen ist es natürlich generell niemandem verboten, den in den Fahrzeugpapieren noch vorgenommenen Fabrikatsbindungen aus welchem Grund auch immer Folge zu leisten, auch wenn es sich "nur noch" um Empfehlungen handelt.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

Der Gesamtkomplex dieser Aufhebung der Fabrikatsbindung über die entsprechenden Einträge in den Fahrzeugpapieren bezieht sich natürlich auch auf das Gebiet der sogenannten "**Sonder-ABEs**". Nach wie vor bleibt es selbstverständlich dabei, dass Rad-/Reifenkombinationen (Felgen- und Reifendimension), die nicht in den Fahrzeugpapieren aufgeführt sind, einer Sonder-ABE bedürfen und über eine Änderungsabnahme durch die Prüfinstanzen in die Fahrzeugpapiere nachgetragen werden müssen. Aber auch hier sind in der Vergangenheit Fabrikatsbindungen vorgenommen worden, die jetzt rechtsunwirksam und damit nicht mehr Bestandteil der Änderungsabnahme sind!

Auch hier rät der BRV-Arbeitskreis "Reifentechnik/Autoservice" eindringlich, **vor der Umbereifung Rücksprache mit den jeweiligen Reifenherstellern zu nehmen und über eine entsprechende Unbedenklichkeitsbescheinigung/Unbedenklichkeitserklärung eindeutig abzusichern,** dass die in diesem Bereich besonders oft relevanten Freigängigkeitsprobleme auch mit der "neuen" Bereifung nicht auftreten. Auch bleibt es natürlich jedem Reifenfachhändler selbst überlassen, ob er den ursprünglichen Fabrikatsbindungen - jetzt Empfehlungen - Folge leistet.

Abschließend sei der Vollständigkeit halber nochmals darauf hingewiesen, dass der Gesetzgeber bei Motorrädern eine Ausnahme hinsichtlich der Aufhebung der Reifenfabrikatsbindung gemacht hat.

Hier muss dem Fahrzeughalter/-führer eine "Hersteller-, Unbedenklichkeits- und Umrüstbescheinigung" des Fahrzeug- oder Reifenherstellers ausgehändigt werden, die dieser mit sich führen muss (eine Änderungsabnahme durch die Prüfinstanzen ist allerdings nicht erforderlich).

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

Fabrikatsanbindung

Wegfall der Fabrikatsbindung für Reifen - Beratung der Kunden hat oberste Priorität

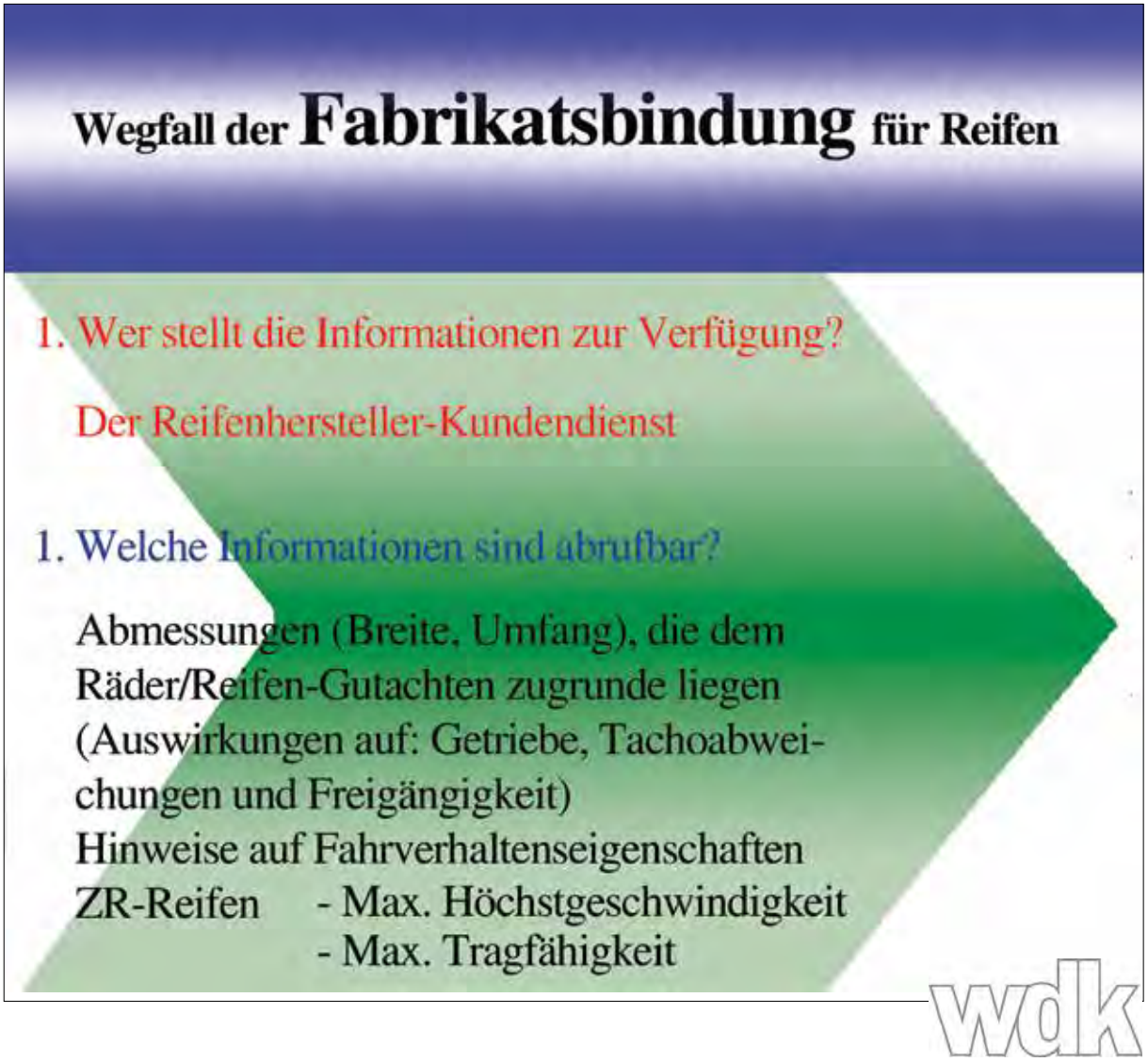
Da zu diesem Thema nach wie vor Unsicherheit in unserer Branche herrscht, (vgl. auch unseren Artikel zur Herbstsitzung des BRV-Arbeitskreises "Reifentechnik/Autoservice"), haben sich BRV und WDK gemeinsam entschlossen, einmal eine etwas andere Form der Darstellung der Kernpunkte des Umgangs mit dem Wegfall der Fabrikatsbindung für Reifen zu wählen.

Diese ersetzt selbstverständlich nicht die bereits erfolgten umfangreichen und detaillierten Veröffentlichungen des BRV und der einzelnen Reifenhersteller, sondern soll einen vereinfachten Überblick über die Gesamtthematik bieten.

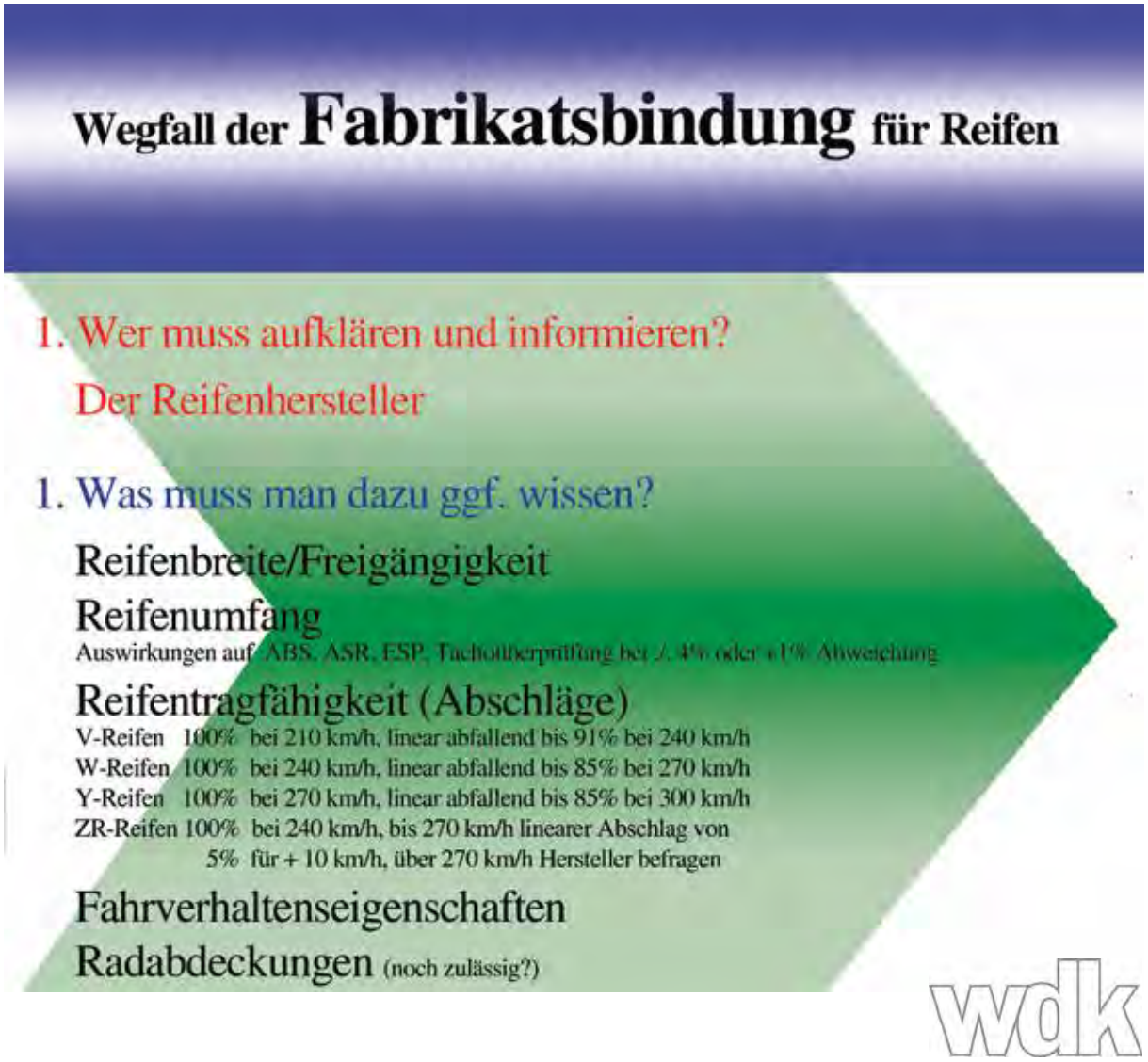
Noch einmal zu unterstreichen bleibt die noch wichtiger gewordene Informations- und Aufklärungspflicht durch den Reifenfachhandel gegenüber Fahrzeughalter/Fahrzeugführer im Pkw- und Lkw-Bereich. D.h. dem Reifenfachhandel fällt die Aufgabe zu, den Kunden bei der Wahl der Reifen ausführlich zu beraten, da normalerweise nur er über die notwendige Fachkunde verfügt. Sollte er die Information nicht vorliegen haben, so ist der Kundendienst des jeweiligen Reifenherstellers zu Rate zu ziehen, um die notwendigen Daten einzuholen oder es ist den "Empfehlungen" der Automobilhersteller Folge zu leisten. Nur so lässt sich im Zweifelsfall ein Haftungsrisiko ausschließen.

Sollte der Kunde - entgegen der Beratung - auf die Montage eines bestimmten Reifens bestehen, so wird empfohlen, sich dies schriftlich von ihm bestätigen zu lassen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001


Wegfall der Fabrikatsbindung für Reifen
1. Wer stellt die Informationen zur Verfügung?
Der Reifenhersteller-Kundendienst
1. Welche Informationen sind abrufbar?
Abmessungen (Breite, Umfang), die dem Räder/Reifen-Gutachten zugrunde liegen (Auswirkungen auf: Getriebe, Tachoabweichungen und Freigängigkeit)
Hinweise auf Fahrverhaltenseigenschaften
ZR-Reifen - Max. Höchstgeschwindigkeit
- Max. Tragfähigkeit
wdk

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001


Wegfall der Fabrikatsbindung für Reifen
1. Wer muss aufklären und informieren?
Der Reifenhersteller
1. Was muss man dazu ggf. wissen?
Reifenbreite/Freigängigkeit
Reifenumfang
Auswirkungen auf ABS, ASR, ESP, Tachoüberprüfung bei /- 4% oder +1% Abweichung
Reifentragfähigkeit (Abschläge)
V-Reifen 100% bei 210 km/h, linear abfallend bis 91% bei 240 km/h
W-Reifen 100% bei 240 km/h, linear abfallend bis 85% bei 270 km/h
Y-Reifen 100% bei 270 km/h, linear abfallend bis 85% bei 300 km/h
ZR-Reifen 100% bei 240 km/h, bis 270 km/h linearer Abschlag von
5% für + 10 km/h, über 270 km/h Hersteller befragen
Fahrverhaltenseigenschaften
Radabdeckungen (noch zulässig?)
wdk

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

Wegfall der Fabrikatsbindung für Reifen
Personenkraftwagen
Nutzkraftwagen
Empfehlung
Gründe:
1. Abmessungen
2. Fahrverhalten
3. Tragfähigkeit und Höchstgeschwindigkeit
bei ZR-Reifen
Informationspflicht
Fahrzeughalter
Aufklärung/ Beratung
Holt Informationen ein
Reifen-Hersteller
informiert
Reifenfach-Händler
wdk

Risiko für den Versicherungsschutz

Autofahrer, die durch Fahrzeug-Tuning an ihrem Kfz Änderungen vornehmen lassen, welche die Unfallgefahr erhöhen, riskieren den Verlust des Versicherungsschutzes – jedenfalls dann, wenn sie ihre Versicherung nicht über die Veränderungen am Fahrzeug informieren.
Auf dieses Urteil des Oberlandesgerichtes (OLG) Koblenz vom 14.07.2006 (Az. 10 U 56/06) hat kürzlich ebenfalls der ZDK hingewiesen. Dem Urteil lag folgender Sachverhalt zugrunde: Ein Fahrzeughalter, dessen Audi 80 Cabrio vollkaskoversichert war, hatte an dem Pkw Veränderungen vorgenommen bzw. vornehmen lassen, ohne seine Versicherung darüber zu informieren. Die Motorleistung war durch einen Bausatz gesteigert, das Fahrzeug tiefer gelegt, die Spur verbreitert und die Bereifung geändert worden. Bei einem schweren Verkehrsunfall erlitt das getunte Fahrzeug einen Totalschaden. Bei dem Unfall hatte der Sohn des Fahrzeughalters den Audi gesteuert, der Unfall war dadurch verursacht worden, dass er oder sein Freund – der mit an Bord war – in voller Fahrt bei einer Geschwindigkeit von 100 bis 130 km/h die Handbremse des Fahrzeuges angezogen hatte, wodurch der Audi ins Schleudern geriet, von der Fahrbahn abkam und sich überschlug.
Die Vollkaskoversicherung hatte des Ersatz des Schadens abgelehnt und wurde daraufhin vom Fahrzeughalter verklagt. Zu Unrecht, wie das OLG Koblenz befand. Die Richter stellten im Ergebnis fest, dass sich eine Versicherung auch dann auf Leistungsfreiheit berufen kann, wenn die mit dem Tuning verbundenen technischen Veränderungen zwar nicht als solche unmittelbar ursächlich sind, aber nach den Gesamtumständen von einem unfallursächlichen Einfluss auf das Fahrverhalten des Fahrzeuglenkers auszugehen ist.
Ulrich Dilchert, Rechtsexperte des ZDK, zieht aus dieser Entscheidung folgendes Fazit:

1. Die Durchführung technischer Veränderungen an einem Fahrzeug, durch die nach Abschluss des Versicherungsvertrages eine Erhöhung der Gefahr vorgenommen wird, bedarf der Einwilligung der Versicherung.
2. Hiervon ist nach Ansicht des OLG Koblenz beim Fahrzeug-Tuning wohl regelmäßig auszugehen.
3. Wird die Versicherung hierüber nicht informiert, ist sie im Regelfall von ihrer Leistungspflicht befreit.
4. Die Leistungspflicht des Versicherers bleibt jedoch bestehen, wenn einer der Ausnahmetatbestände des § 25 VVG eingreift. Der Beweis dafür, dass die Erhöhung der Gefahr keinen Einfluss auf den Eintritt des Versicherungsfalles hat (so genannter Kausalitätsgegenbeweis) ist allerdings vom Versicherungsnehmer zu führen.
5. Demgegenüber musste sich das OLG Koblenz verliegend nicht mit der Frage auseinandersetzen, ob eine Werkstatt, die Tuningarbeiten für ihre Kunden vornimmt, sich einem Haftungsrisiko aussetzt, wenn sie es unterlässt, ihren Kunden auf seine Informationspflicht gegenüber seiner Versicherung aufmerksam zu machen, um einen möglichen Verlust des Versicherungsschutzes zu vermeiden.

„Daher empfiehlt sich in jedem Falle ein entsprechender Hinweis der Werkstatt an ihre Kunden", so der ausdrückliche Rat des ZDK-Experten.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2008

Felgen beim Mercedes Benz – Actros

Bei Scheibenbremsen Felge ohne Lüftungsschlitz verwenden

Ein Mitglied fragte in der Geschäftsstelle an: „Uns ist bekannt geworden, dass durch die neue Bauart der Scheibenbremsen an den Antriebsachsen der neuen Mercedes Actros-Serie die innere Felge geschlossen ist, keine Lüftungsschlitze hat. Fa. Alcoa bietet seit längerem für Baustelleneinsätze eine Felge mit geschlossener Felgenschüssel ohne Lüftungsschlitze an (Alcoa Worhorse). Müssen wir bei Bauwirtschaftsfahrzeugen der neuen Baureihen mit Scheibenbremse auf der Antriebsachse die inneren Felgen ohne Lüftungsschlitze verwenden? Ist Ihnen dieses Thema bereits bekannt, und haben Sie weitere Informationen hierzu?“

Hans-Jürgen Drechsler leitete die Anfrage weiter an Karsten Wehner, Manager Tires & Wheels Development Daimler Trucks in Wörth, der dazu folgende Auskunft gab:

„Die geschlossenen Räder wurden in Verbindung mit der Scheibenbremse bei Baustellenfahrzeugen eingeführt als Teil der Kapselung der Scheibenbremse. Die geschlossenen Räder werden immer in Verbindung mit Abdeckblechen an der Innenseite der Bremse verbaut, d. h. die Scheibenbremse ist komplett gekapselt. Dies ist notwendig, um zu verhindern, dass Schüttgut durch die Handlöcher der Räder hindurch auf die Scheibenbremse eindringt. Das eingedrungene Schüttgut kann den Bremssattel blockieren und zu einem reduzierten Bremsmoment führen. Durch eingedrungenes Schüttgut kann einseitiger Bremsbelagverschleiß auftreten, der nicht erkannt wird und zu Folgeschäden führen kann. Bei der Trommelbremse gibt es dieses Problem nicht, da die Trommel komplett geschlossen ist und Rad und Bremstrommel sich gemeinsam drehen und damit keine Relativbewegung zwischen Rad und Bremse auftritt. Daher sind bei Baustellenfahrzeugen mit Scheibenbremse an allen Achsen mit Abdeckblechen an der Scheibenbremse Räder ohne Handlöcher am inneren Zwilling oder als Einzelbereifung an der Vorderachse einzusetzen, d. h. beim 4-Achser an den Antriebsachsen am inneren Zwilling und an der zweiten Vorderachse, beim 3-Achser an allen Achsen.“

Felgen für Run Flat-Reifen

Felgen für Run Flat-Reifen

In den Ausgaben Nr. 3/2004, Seite 25 und Nr 8/2004, Seite 48 hatten wir Sie darüber informiert, dass BMW beim Einsatz von Run Flat-Reifen die Verwendung von Felgen mit beidseitigem Extende Hump (EH2) und DaimlerChrysler die Verwendung von Original Mercedes-Benz-Felgen ("nur diese sind auf die höhere Bauteilbelastung geprüft") vorschreiben.

Unabhängig davon, dass diese Aussagen straßenverkehrsrechtlich nicht verbindlich sind, also wie die Fabrikatsbindung lediglich Empfehlungscharakter besitzen, haben wir uns vorsorglich mit diesem Thema an die maßgeblichen Felgenhersteller für das Ersatzgeschäft gewandt:

"Verwendungsmöglichkeit von Ersatzgeschäftsfelgen (Stahl- und insbesondere Alu-Felgen) für Run Flat-Bereifung

In der derzeitigen Markteinführungsphase kommen immer mehr Fahrzeuge auf den Markt, die erstausrüstungsseitig serienmäßig oder optional mit Run Flat-Reifen ausgestattet sind (s. BRV-Aufstellung in Ausgabe 5/2004, Seite 51). Die betreffenden Fahrzeughersteller - hier insbesondere BMW und DaymlerChrysler - schreiben etwa in ihren Betriebsanleitungen dazu die Verwendung von jeweils Originalfelgen:

- BMW-Group nur BMW-Originalfelgen mit Extended Hump (EH2) und
- DaimlerChrysler nur Original Mercedes-Benz-Felgen ("nur diese sind auf die höhere Bauteilbelastung geprüft").

Auch wenn diese Aussagen wie gesagt im straßenverkehrsrechlichen Kontext nur Empfehlungscharakter besitzen, benötigt der Reifenfachhandel aber aus Sachmängelhaftungsgründen die rechtsverbindliche Aussage der Felgenhersteller, inwieweit die für das Ersatzgeschäft in Verkehr gebrachten Felgen auch für die Montage von Run Flat-Reifen geeignet sind.

Die entsprechenden Antworten liegen nunmehr vor - die Felgenhersteller bestätigen nämlich die Verwendungstauglichkeit auch der Zubehörräder (Felgen) für Run Flat-Reifen - und können wie folgt zusammengefasst werden:

Eine Verwendung von Zubehörrädern (Felgen), insbesondere Aluminiumfelgen, ist grundsätzlich auch mit dem Einsatz von Run Flat-Reifen möglich. Darüber hinaus sagen die Reifenhersteller Bridgestone (RFT), Continental (SSR), Dunlop (DSST), Goodyear (EMT) und Pirelli (Eufori@) übereinstimmend aus, dass deren Reifen mit Notlaufeigenschaften (Run Flat-Reifen) in Verbindung mit handelsüblichen Felgen genutzt werden können.

Die Aussage der genannten Reifenhersteller wurde in einer Arbeitsbesprechung des BRV mit den wdk-Kundendienstleitern (wdk, Bridgestone, Continental, Dunlop, Goodyear, Michelin und Pirelli) am 21.01.2005 in Bonn auch so noch einmal gegenüber dem BRV explizit bestätigt und insofern dürfte das Problem damit abschließend geklärt sein.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2005

Unbenommen davon bleibt die Vorschrift bzw. Vorgabe der Reifen- und Automobilhersteller, dass die Montage von Run Flat-Reifen nur in Zusammenhang mit einem Lufdruck-Kontrollsystem zulässig ist, d.h. bei Verwendung eines direkten Luftdruck-Kontrollsystems (Sensoren/Ventile) die handelsübliche Felge auch dafür ausgelegt sein muss.

Gleichfalls unbenommen davon bleibt die Vorschrift/Vorgabe der Reifenhersteller, dass Run Flat-Reifen in drucklosem Zustand (im Pannenfall) grundsätzlich nur nach der "80:80-Regel" betrieben bzw. verwendet werden dürfen, d.h. maximal 80 km Wegstrecke mit einer maximalen Geschwindigkeit von 80 km/h zurückgelegt werden dürfen.

Davon abweichende Festlegungen der Fahrzeughersteller, wie zum Beispiel:

- BMW: bis 250 km Wegstrecke bei geringer Beladung (1-2 Personen ohne Gepäck), bis 150 km Wegstrecke bei mittlerer Beladung (4 Personen ohne oder 2 Personen mit Gepäck) und bis 50 km bei voller Belastung (4 Personen und Gepäck) bei einer maximalen Geschwindigkeit von 80 km/h,
- DaimlerChrysler: 50 km Wegstrecke im teilbeladenen Zustand und 30 km Weg strecke in vollbeladenen Zustand mit einer maximalen Geschwindigkeit von 80 km/h

beziehen sich ausschließlich auf die Originalausstattung des Fahrzeuges (Reifen mit RSC-Kennzeichnung auf BMW-Originalfelgen mit EH2 und Reifen mit MOE-Kennzeichnung auf Mercedes-Originalfelgen).

Wir bitten um entsprechende Beachtung.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2005

Felgenmaulweiten

Die zulässigen Felgenmaulweiten für Pkw-Reifen werde in Abstimmung mit den europäischen Reifenherstellern (ETRTO) festgelegt. Die hieraus resultierenden Normen finden sich im Regelfall in den jeweiligen technischen Unterlagen der Reifenhersteller wieder.

Aus Gründen der Montierbarkeit, des Wulstsitzes sowie der Luftdichtigkeit ist es in vielen Fällen unzulässig, die vorgegebenen Felgenmaulweiten zu unter- bzw. überschreiten.

Ausnahmen können nur vom jeweiligen Reifenhersteller genehmigt werden. In der Regel geben sie Listen von Reifen heraus, die auf Felgenmaulweiten montiert werden dürfen, die von der Norm abweichen.

Bitte beachten Sie, dass die Unbedenklichkeitserklärung sowohl vom Reifenquerschnitt als auch vom Geschwindigkeitssymbol abhängig ist.

Pkw-Reifen nach amerikanischer Norm (Tire & Rim) können im Bezug auf Montierbarkeit von den europäischen Normen abweichen!

Bei eventuellen Rückfragen oder Unstimmigkeiten wenden Sie sich bitte immer an den entsprechenden Reifenhersteller.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

Felgenschäden

Der Verband der Europäischen Hersteller von Fahrzeugrädern (EUWA = Association Of European Wheel Manufacturers) hat eine Richtlinie für die Beurteilung von Felgenschäden herausgegeben, die wir dringend empfehlen.

BRV-Mitglieder können die Unterlage im internen Bereich der BRV-Homepage abrufen unter: *Mitglieder-Login / Downloads / Technik / Sicherheits- und Wartungsempfehlungen für Räder*

Interessierte erhalten die Unterlage mit dem Titel „EUWA – Sicherheitsempfehlungen" für Räder" aber auch im Internet unter: www.euwa.org.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

Info-Film über Qualitätsreifen
Verbraucheraufklärung am POS

In der BRV-Geschäftsstelle mehrten sich Anfragen von Reifenfachhändlern, aber auch Fahrschulen, ob es einen endverbraucherorientierten Film zu reifenspezifischen Themen gebe. Den Nachfragern schwebte ein Aufklärungsfilm zum Produkt „Qualitätsreifen" vor, der Kunden im Verkaufsraum bzw. Fahrschülern im theoretischen Unterricht gezeigt werden könnte.

Der BRV hat die Idee zur Produktion eines solchen Films im Lenkungsausschuss der Initiative PRO Winterreifen zur Diskussion gestellt, wo die Entscheidung fiel, die Herstellung zu beauftragen. Den Löwenanteil der Kosten übernahm der BRV; dankenswerter Weise haben sich auch die Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger e.V. (KÜS), der Automobil-Club Verkehr (ACV), der Auto Club Europa (ACE) sowie die Stahlgruber-Stiftung München und die Stahlgruber-Gesellschafter-Stiftung in Anröchte an der Finanzierung beteiligt. Ein Dank gebührt an dieser Stelle außerdem den Herstellern Continental, Goodyear Dunlop und Michelin dafür, dass sie ergänzendes Material für den Film zur Verfügung gestellt haben.
Der etwa achtminütige, im Format an die „Galileo"-Reihe des TV-Senders Pro 7 angelehnte Streifen gibt Informationen zu Herstellung, Reifensicherheit (u. a. Profiltiefe und Luftdruck, Bremsweg, Aquaplaning, Reifenalter, Reifenschäden und Reparaturmöglichkeiten), Umwelt und Komfort (u.a. Rollwiderstand, CO2-Ausstoß, Spritverbrauch, Abrollgeräusch, Tipps zum umweltbewussten Fahren) und Reifenkauf (u.a. Markenreifen, Beratung durch den Reifenfachhandel).

Angesichts der Tatsache, dass der Reifen trotz aller Aufklärungsarbeit nach wie vor ein Low-interest-Produkt ist, sollten möglichst viele Reifenfachhändler durch Einsatz des Films am POS (z. B. im Umrüstgeschäft in der „Wartezone") aktiv zu größerer Verbrauchersensibilisierung beitragen. Auch eine Einstellung auf der unternehmenseigenen Website ist natürlich möglich und wäre sinnvoll.

Die DVD kann zum Preis von 25,- Euro zzgl. Verpackungs-, Versandkosten und MwSt. bestellt werden bei: info@bundesverband-reifenhandel.de

Rechtsformzusatz schon angemeldet?

Bereits seit 1998 müssen alle Personenhandelsgesellschaften und Einzelkaufleute, die im Handelsregister eingetragen sind, die Rechtsform ihrer Firma (= Name, unter dem der Kaufmann sein Handelsgeschäft betreibt) für den Rechtsverkehr eindeutig kennzeichnen. Für die Firmen, die bereits vor dem 01.07.1998 im Handelsregister eingetragen waren, wurde eine Übergangsregelung geschaffen, die die Fortführung der alten Firma bis zum 31.03.2003 erlaubte. Seit Ablauf dieser Frist müssen nunmehr alle im Handelsregister eingetragenen Kaufleute und Personengesellschaften einen ihrer Rechtsform entsprechenden eindeutigen Rechtsformzusatz im geschäftlichen Rechtsverkehr führen - was in der Praxis sicherlich längst noch nicht der Fall ist. Unternehmen, die ihrer neuen Firmierungspflicht noch nicht nachgekommen sind, sollten dies schleunigst nachholen. Dazu ein paar nützliche Hinweise vom ZDK-Rechtsexperten Ulrich Dilchert:

Der korrekte Zusatz für einzelkaufmännische Unternehmen lautet "eingetragener Kaufmann" oder "eingetragene Kauffrau". Die allgemein gebräuchlichen Abkürzungen wie "e.K.", "e.Kfm." oder "e.Kfr." können natürlich auch verwendet werden. Bei Personenhandelsgesellschaften sind es die bekannten Rechtsformzusätze je nach Gesellschaftsform. Die bisher zulässigen Firmen, wie "Meyer & Müller" oder "Meyer & Co" sind nun nicht mehr ausreichend und müssen um den zutreffenden Rechtsformzusatz ergänzt werden.

Eine Pflicht zur Anmeldung der geänderten Firma zum Handelsregister besteht nicht, sofern es sich bei der Änderung allein um die Beifügung des Rechtsformzusatzes handelt (Art. 38 Abs. 2 EGHGB). Gleichwohl ist es sinnvoll, dem Handelsregister durch formlose Mitteilung die Änderung der Firma anzuzeigen, um eine Übereinstimmung der tatsächlich geführten Firma mit der im Handelsregister eingetragenen Firma herzustellen. Da eine notariell beglaubigte Anmeldung hierfür nicht erforderlich ist, fallen lediglich Kosten für die Registerumschreibung (ca. 26,- €) an.

Der Kaufmann, der seiner Pflicht zur eindeutigen Rechtsformkennzeichnung nicht nachkommt, kann vom Registergericht mit einem Zwangsgeld von bis zu 5.000 Euro hierzu angehalten werden. Darüber hinaus sind Firmenmissbrauchsverfahren nach § 37 HGB denkbar, die zu einer Festsetzung von Ordnungsgeld führen können. Daher besteht ein Risiko insbesondere dann, wenn sich Konkurrenzunternehmen oder fremde Dritte Vorteile durch das Erteilen von Abmahnungen wegen unzulässiger Firmenführung versprechen.

Aufgrund dieser Tatsache hat der ZDK eine formlose Anmeldung zum Registergericht entworfen, die wir nebenstehend abdrucken. Mit dieser können Einzelkaufleute die Anmeldung ihres Rechtsformzusatzes beim zuständigen Gericht vornehmen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2004

Musterformulierung für Ergänzung des Rechtsformzusatzes

Sehr geehrte Damen und Herren,

mein Unternehmen

(Firmenbezeichnung) .....
(Straße, Ort) .....
ist im Handelsregister unter der Nummer HRA ..... eingetragen.

Künftig möchte ich folgenden Rechtsformzusatz führen und beantrage diesen ins Handelsregister einzutragen: (zutreffenden Zusatz auswählen)

- ○ eingetragene Kauffrau
- ○ eingetragener Kaufmann
- ○ e. Kfr. (Abkürzung für: eingetragene Kauffrau)
- ○ e. Kfm. (Abkürzung für: eingetragener Kaufmann)
- ○ e. K.
- ○ .....
  (sonstige allgemein verständliche Abkürzung)

Ort/Datum .....

Unterschrift des Inhabers .....

Firmenstempel

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2004

Definitionen von verschiedenen Fülldrücken

Montagefülldruck (Montageluftdruck)

= der Sicherheits-Höchstluftdruck (Innendruck des Reifens), der notwendig ist, um dem Reifenwulst einen korrekten Sitz auf der Felgenschulter und am Felgenhorn zu verschaffen. Er liegt im Allgemeinen über dem Luftdruck, der später im Betrieb des Reifens notwendig ist.

- Er darf höchstens das $1^{1/2}$ fache des Luftdrucks betragen, der der 100-prozentigen Reifentragfähigkeit (in den Tragfähigkeitstabellen) zugeordnet ist, jedoch nicht mehr als 10 bar!

  Ausnahmen:
  Motorradreifen: höchstens das $1^{1/2}$ fache des Tabellenluftdrucks (Überschreitungen sind bei Vorlage spezieller Empfehlungen der Reifenhersteller zulässig.)
  Landwirtschaftsreifen: (Traktor-Triebrad, Traktor-Front und Implement) nicht mehr als 4,5 bar (oder den höchstens für den Reifen angegebenen Tabellenluftdruck, falls dieser höher als 4,5 bar ist).

- Er darf also den Basisluftdruck (= der in den Tragfähigkeits-/Luftdruckabstufungen angebenene höchste Tabellendruck) um bis zu 50 Prozent überschreiten, keinesfalls aber 10 bar!
  Ausnahmen:
  Motorradreifen: siehe oben
  Landwirtschaftsreifen: siehe oben

Springdruck (bei der Montage von Pkw-Reifen auf Tiefbettfelgen)

= der Montageluftdruck, der zur Vermeidung von Brüchen des Wulstkerns beim Überspringen des Humps der Felgenschulter (vom Tiefbett kommend) nicht überschritten werden darf. Er beträgt maximal 3,3 bar.
Wird das Überspringen des Humps mit maximal 3,3 bar nicht erreicht, ist der Montagevorgang zu wiederholen. Achtung: Bei der Montage sind grundsätzlich die vorgeschriebenen oder zugelassenen Gleitmittel zu verwenden (siehe auch Stichwort "Springdruck").

Setzdruck (bei der Pkw-Reifenmontage auf Tiefbettfelgen)

= der Montageluftdruck, der zur Erzielung des notwendigen Presssitzes und einer festen Anlage an die Felgenhörner, nachdem die Wulste einwandfrei auf den Felgenschultern aufliegen, angewandt werden darf. Er darf jedoch 4 bar nicht überschreiten.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2000

Wulstsitzdruck (bei der Montage von Landwirtschaftsreifen)

= der Montagedruck, der zum Erreichen des korrekten Setzens der Reifenwulste auf die Schrägschultern vom Tiefbett her (nicht schräg und nicht verdreht) nicht überschritten werden darf. Er beträgt maximal 2,5 bar. Wird dies mit den maximal 2,5 bar nicht erreicht, ist der Montagevorgang zu wiederholen.
Erst wenn die Wulste einwandfrei auf den Felgenschultern aufliegen, darf der Druck bis zum höchstzulässigen Montagefülldruck gesteigert werden (siehe auch "Wulstsitz").

Wulstsitz

= Während des Montagevorgangs ist insbesondere bei Tiefbettfelgen schon bei mittleren Luftdrücken darauf zu achten, dass sich die Reifenwulste korrekt - nicht schräg und nicht verdreht - auf die Felgenschultern setzen. Ist das nicht der Fall, so ist der Druck wieder abzulassen, die Reifenwulste sind von den Felgenschultern abzudrücken und der Reifen ist auf der Felge zu verdrehen. Dabei ist der Einstrich mit Gleitmitteln zu kontrollieren und, wenn erforderlich, zu ergänzen. Erst wenn die Reifenwulste einwandfrei auf den Felgenschultern aufliegen, darf der Druck zur Erzielung des notwendigen Presssitzes und einer festen Anlage an die Felgenhörner bis zum höchstzulässigen Montagefülldruck gesteigert werden.

Allgemeines

- Montage-Gleitmittel
  Bei der Reifenmontage sind grundsätzlich die vorgeschriebenen oder zugelassenen Gleitmittel zu verwenden.
- Mehrteilige Felgen
  Bei mehrteiligen Felgen ist vor Beginn des Füllvorgangs darauf zu achten, dass die Seiten- und Verschlussringe korrekt sitzen.
- Zweiteilige Räder mit geteilten Radscheiben
  Die Montagevorschriften in der Betriebsanleitung des Rad- bzw. Fahrzeugherstellers sind zu beachten.
  Bei Nichtbefolgung der Montagevorschriften besteht die Gefahr, dass sich die beiden Radteile beim Luftaufpumpen explosionsartig voneinander trennen. Genauso gefährlich ist es, wenn bei der Demontage eines Rades statt der Rad-/Nabenbefestigung die Verbindungsschrauben der Radteile gelöst sind. Aus diesem Grunde wird empfohlen, bei allen Manipulationen am Rad immer zuerst die Luft abzulassen, auch wenn das Rad nur abgenommen werden soll.
- Intervallpumpen
  Der Luftdruck ist stufenweise zu steigern, vor dem Weiterpumpen ist der jeweilige Luftdruck zu prüfen.
- Maximale Montage-Fülldrücke

Pkw-Reifen:	3,5 bar
Offroad-Reifen:	5 bar
Llkw-Reifen:	6 bar
GLkw-Reifen:	10 bar
AS-Reifen:	3,5 bar
Industrie-Reifen:	11 bar

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2000

Füllmittel für Reifen

In der Praxis des Reifenfachhandels wird in Deutschland jährlich eine nicht unbedeutende Anzahl von Reifen für spezielle Einsatzzwecke zur Pannensicherung „ausgeschäumt" (ca. 15.000 Reifen jährlich, das entspricht ca. zwei Millionen Liter Pannenschutzmittel). Zum Einsatz kommen dabei Mittel, die am Markt beispielsweise unter dem Markennamen, „Polyfill", „Eurofill", „Masterfill" etc. gehandelt werden. Grund genug für den BRV, im Sinne der Rechtssicherheit und -klarheit bei den Reifenherstellern nachzufragen, inwieweit die Gewährleistung (Garantie) für solchermaßen behandelte Reifen zu beurteilen ist.

Im Ergebnis dieser Abfrage (die entsprechenden Statements können in der BRV-Geschäftsstelle abgefordert werden) muss eindeutig festgestellt werden: **Alle Reifenhersteller lehnen die Gewährleistung für Schäden an Reifen, die mit Füllmitteln behandelt wurden, ab.**

Stellvertretend für alle Reifenhersteller sei an dieser Stelle das Statement der Michelin Reifenwerke zitiert:

„Wir kennen verschiedene Füllmittel seit ihrer Einführung auf dem deutschen Markt. Dies natürlich insbesondere im Bereich der Gabelstaplerbereifung sowie bei Verwendung in Reifen von Arbeitsgeräten, wie Baggern und Schaufelladern, bei denen die Verletzungsanfälligkeit der Reifen durch die angebotenen Ausschäummittel eliminiert werden soll. Auch im Bereich der Rollier- und Mischtrommeln, bei denen die 100 prozentige Verfügbarkeit im Vordergrund steht, werden derartige Mittel angewendet.

Zugegebenermaßen sind seit der Einführung derartiger Produkte bis heute im Elastizitätsverhalten der Füllmittel Verbesserungen erfolgt, die die spezifisch hohe mechanische Belastung der Reifen vermindern konnte. Nach Auskunft der Lieferanten der Füllmenge wird die gleiche Charakteristik wie bei normaler Füllung mit gasförmigen Medien (z.B. Stickstoff oder Luft) nach wie vor nicht erreicht. Die Konzeption der Reifen ist hierauf abgestellt, so dass der Funktionsablauf im Reifen durch Befüllung mit anderen Mitteln beeinträchtigt wird.

Aus den genannten Gründen empfehlen wir die Verwendung dieser Mittel nicht, sondern überlassen es den Kunden, sich hierfür zu entscheiden. **Wir weisen seit Jahren darauf hin, dass wir die Gewährleistung für Schäden, die in diesem Zusammenhang an den Reifen hervorgerufen werden, nicht übernehmen.**"

(siehe auch Stichwort „Pannenspray")

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

Anforderungen und Hinweise für den Aufbau und den Betrieb einer Reifenfüllstation inkl. Reifen-Demontage/ Montage-Arbeitsplatz

von: Rösler Tyre Innovators GmbH + Co. KG, Dortmund

Inhalt

1. Allgemeine Anforderungen an Reifenfüllstationen
2. Beispiel-Ansicht einer Füllstation
3. Aufstellungsplan einer Füllstation
4. Anordnung einer optionalen Absauganlage
5. Demontieren gefüllter Reifen
6. Montieren von Reifen und Befüllung von Reifen mit Polyurethan
6.1 Vorbereiten des Reifens
6.2 Inbetriebnahme der Füllpumpe
6.3 Reinigung der Füllpumpe

1. Allgemeine Anforderungen an Reifenfüllstationen

Betriebserlaubnis
Die für die Erteilung der Betriebserlaubnis zuständige Behörde ist abhängig von Betriebsgröße, -art und Bundesland. In der Regel ist ein Bauantrag auf Nutzungsänderung mit den entsprechenden Angaben erforderlich.

Anforderungen und Empfehlungen „Umgang mit wassergefährdenden Stoffen"
Zur Belieferung des Kunden mit dem 2-komponentigen Polyurethankunststoff „Zeus-Polyfill" werden entweder 200 Liter Stahl-Sickenspundfässer oder 1000-Liter-Polyethylenbehälter (Kubische Tankcontainer, KTC's) verwendet.
Da es sich bei den beiden Flüssigkomponenten um wassergefährdende Stoffe handelt, müssen die Lagerbereiche für die Fässer/ KTC's beim Kunden gemäß VAwS (Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen) so gestaltet werden, dass 10 % der gesamt gelagerten Menge bzw. das größte Gebinde aufgefangen werden können.

Der Arbeitsbereich für die Reifenfüllung sollte ebenso als Auffangwanne ausgebildet und mit Stahlblech ausgekleidet sein. Somit können Verunreinigungen des Bodens oder Verschmutzungen durch Leckagen oder Tropfverluste verhindert werden. Alternativ wäre auch eine Stahlblechunterlage mit einer Gitterrostauflage möglich.

Die Lagerbehälter sollten gegen Beschädigungen, Witterungseinflüsse und unbefugten Zugriff geschützt sein. Sollten sich in der Halle Anschlüsse an die Kanalisation befinden, so sind diese zu verschließen, so dass bei einer Havarie keine wassergefährdenden Stoffe in die Kanalisation gelangen können.
Für den Fall, dass Material ausläuft, gehen Sie bitte gemäß Sicherheitsdatenblatt vor. Allgemeine Fragen bzw. Antworten zum Umgang mit dem Material finden Sie ebenso im Sicherheitsdatenblatt.

© Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2014

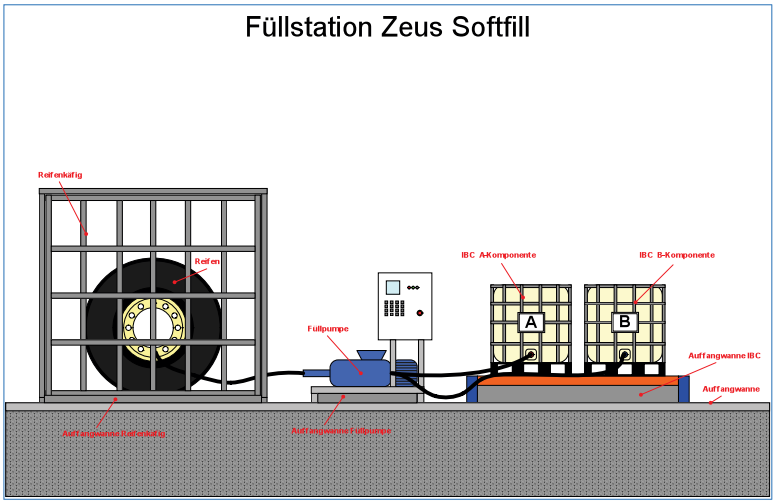
Anforderungen an die Arbeitsräume
Der Bereich für die Befüllung der Reifen sollte mit mindestens 70 m² eingeplant werden. Die Arbeitsräume sollten kontinuierlich gut durchlüftet sein (genaue Anforderungen siehe Arbeitsstättenrichtlinie).
Die Lagerräume für das Produkt sollten mindestens auf 15 bis 20 Grad Wärme aufgeheizt werden.

Emissionen und Arbeitsplatzgrenzwerte
Messungen bei der Rösler Tyre Innovators GmbH & Co. KG haben ergeben, dass die Konzentration der relevanten Gefahrstoffe deutlich unterhalb der Grenzwerte und überwiegend sogar unter der Bestimmungsgrenze/Nachweisgrenze liegt. Die Materialströme bei der Reifenfüllung sind gekapselt und finden überwiegend in einem geschlossenen System statt. Trotzdem empfehlen wir Ihnen eine Absauganlage zu installieren, um die Geruchsbeeinträchtigung zu minimieren und etwaige Isocyanatreste in der Luft, die eine sensibilisierende Wirkung haben können, zu eliminieren. Die Rösler Tyre Innovators GmbH & Co. KG bietet dazu ein optionales Absaugsystem an.

Gesetzliche Anforderungen
Die Einhaltung folgender Gesetze und Verordnungen sind u.a. bei der Errichtung einer Füllstation zu beachten bzw. werden im Rahmen des Genehmigungsverfahrens geprüft:

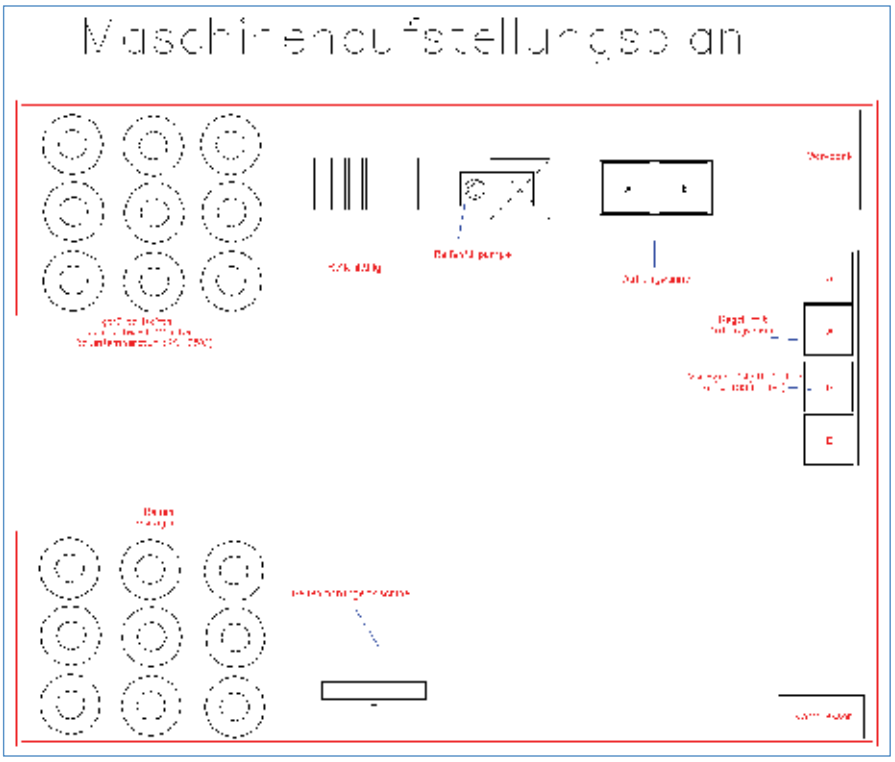
- Bauordnung (länderspezifisch)
- Verordnung der Länder über Anlagen zum Lagern, Abfüllen und Umschlagen wassergefährdeter Stoffe (VAwS) (länderspezifisch)
- Chemikaliengesetz (ChemG)
- Wasserhaushaltsgesetz (WHG)
- Gefahrstoffverordnung (GefStoffV)
- Technische Regeln für Gefahrstoffe (TRGS,TRGA)
- Kreislaufwirtschaftsgesetz
- Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV)
- Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV)

2. Beispiel-Ansicht einer Füllstation

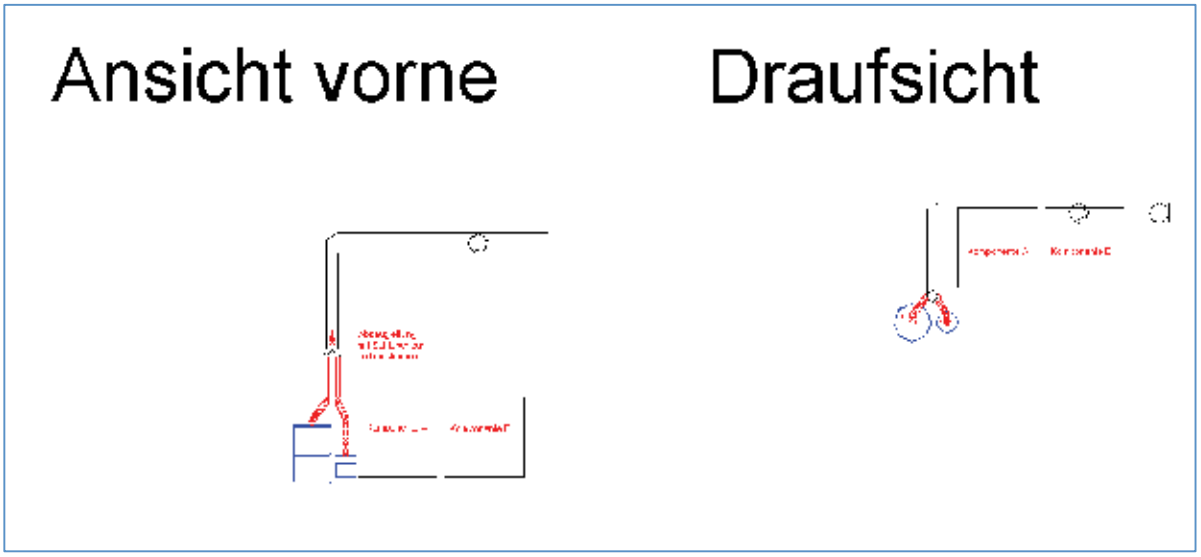


© Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2014

3. Aufstellungsplan einer Füllstation



4. Anordnung einer optionalen Absauganlage



© Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2014

5. Demontieren gefüllter Reifen

Mitarbeiterqualifikation
Der Mitarbeiter muss die Bedienung der Montagemaschine nachweislich beherrschen. Arbeitskräfte ohne entsprechende Ausbildung dürfen keine Reifen demontieren.

Arbeitsgänge
Vor der Demontage von Reifen sollte immer sichergestellt werden, dass der Reifen drucklos ist. Dies kann durch Entfernen des Ventileinsatzes oder durch Abschrauben des Ventils gewährleistet und geprüft werden.

Achtung: Bei einem Luftreifen besteht die Gefahr des Platzens, wenn vor der Demontage die Luft nicht abgelassen wurde.

Bei gefüllten Rädern ist davon auszugehen, dass nach Entfernen des Ventileinsatzes bzw. des Ventils, keine Luft entweicht.

Falls Unsicherheit besteht, ob es sich um ein gefülltes Rad handelt oder nicht, kann man ein Stück Draht durch den Ventilschaft schieben, um festzustellen, ob die PU-Füllung vorhanden ist oder nicht.

Falls sichergestellt wurde, dass es sich um ein gefülltes Rad handelt, sollte das gefüllte Rad auf der Montagemaschine unter Verwendung der Schneidmesser und Montagewerkzeuge demontiert werden.

Die Demontage eines kompletten Reifens erfolgt folgendermaßen:

Das Rad wird über die Felge fest auf die Haltevorrichtung der Montagemaschine gespannt, die rechts in Abb.1 zu sehen ist.

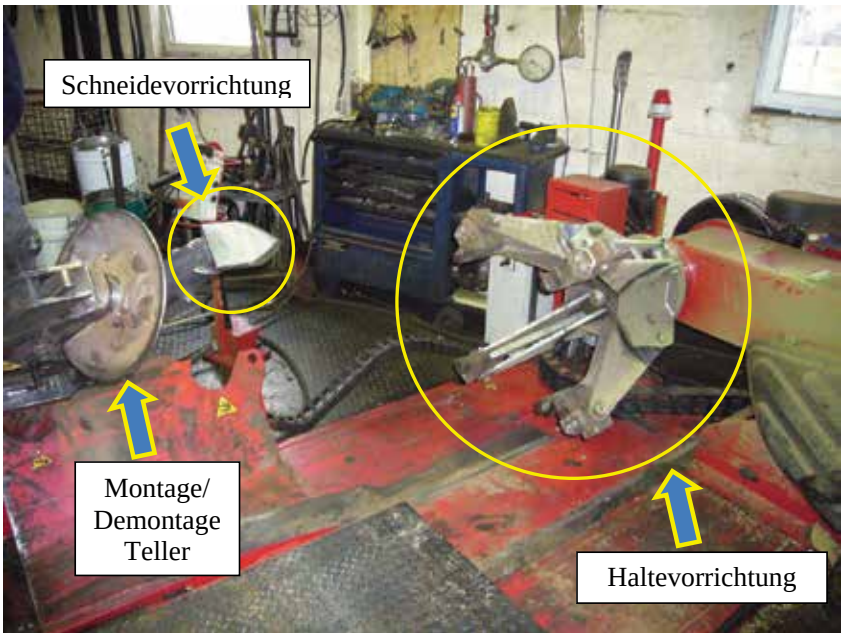


Abb. 1: Demontagevorrichtung

© Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2014

Diese Haltevorrichtung der Montagemaschine (siehe großer Kreis in Abb. 1) ist in der Lage, den aufgespannten Reifen gleichzeitig rotieren zu lassen.
Die am Montagearm befestigte Schneidevorrichtung (siehe kleiner Kreis, links in Abb. 1) wird an den Reifen herangefahren. Dann beginnt man den Reifen in Rotationsrichtung auf der Seitenwand in Schulterhöhe zuerst von der einen, dann von der anderen Seite langsam aufzuschneiden. Bei zu hohem Anpressdruck des Schneidmessers muss man mit einem Durchdrehen der Spannvorrichtung in der Felge rechnen. Um dies zu vermeiden, sollte der Anpressdruck des Messers und die damit einhergehende Schnitttiefe je nach Reifentyp und Kraft der Montagemaschine angepasst werden. Eine Überlastung des Motors sollte vermieden werden.

Wenn die Seitenwand auf beiden Seiten des Reifens komplett durchtrennt wurde, kann die Lauffläche des Reifens mit der Schneidevorrichtung abgezogen werden.

Nach dem Abziehen der Lauffläche ist die Schneidvorrichtung abzubauen und die demontierbaren Felgenteile (Seitenring, Verschlussring, etc.) werden mit dem vorhandenen Monta-

© Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2014

Der Polyurethan-Innenring wird so zugänglich und kann ebenfalls mit dem Montageteller von der Felge gedrückt werden.

Das Steuerpult für die Montagemaschine sollte dabei in ausreichendem Sicherheitsabstand zur Maschine platziert werden. Zusätzlich sollte der Mitarbeiter bei den Montagearbeiten eine Schutzbrille und während des Umgangs mit dem Reifen oder mit Reifenteilen geeignete Schutzhandschuhe tragen.

Das für die Arbeiten an dieser Anlage vorgesehene Personal wird vor Aufnahme der Arbeit über die Funktionsweise der Maschine und die möglichen Gefahren bei entsprechender Tätigkeit unterrichtet. Die Unterweisung sollte jährlich wiederholt werden.

6. Montieren von Reifen und Befüllung von Reifen mit Polyurethan

Vor der Inbetriebnahme der Reifen-Füllpumpe ist unbedingt die dazugehörige Bedienungsanweisung zu lesen!

Weiterhin sind folgende Sicherheitsvorschriften zu beachten:

- Persönliche Schutzausrüstung gemäß Betriebsanweisung „Polyfill A und B" nutzen
- Für ausreichende Belüftung des Arbeitsplatzes sorgen.

© Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2014

6.1 Vorbereiten des Reifens

Grundsätzlich können sowohl schlauchlose Reifen als auch Schlauchreifen durch die Befüllung mit Zeus-Polyfill gegen Pannen geschützt werden.

Bei allen zu montierenden Reifen werden folgende Prüfungen am Reifen durchgeführt:

- Reifenalter feststellen, der Reifen sollte maximal 6 Jahre alt sein.
- Ist die Wulst in Ordnung? Prüfung auf Deformationen, Ausrisse, andere Beschädigungen.
- Ist die Lauffläche in Ordnung? Prüfung auf Beschädigungen, wie Karkassbrüche, Stichverletzungen, Profilstollenausbrüche, ungleiches Restprofil, Separation oder Hohlstellen.
- Ist die Flanke in Ordnung? Prüfung auf Alterungsrisse, Stichverletzungen, Karkassbrüche, Beulen, Separationen, Hohlstellen, Spreizungen der Karkasslagen, u.a. Beschädigungen.
- Weist die Felge Beschädigungen auf? Prüfung auf Risse, Deformationen, Materialverlust durch Korrosion?
- Ist die Felge für den vorhandenen Reifen geeignet? Vergleiche mit Vorgabe-Tabelle im Handbuch „Technische Information EM-Reifen" von Michelin oder „Technischer Ratgeber Industrie-/MPT-/EM-Reifen" von Continental.

Zur Entlüftung des Reifens wird während der Füllung die im Reifen befindliche Luft durch eine Entlüftungsöffnung evakuiert. Dazu wird bei Schlauchreifen der Schlauch mit einer Entlüftungsnadel punktiert.

Um dabei eine Beschädigung bzw. ein Reißen des Schlauches zu vermeiden, wird dieser an der zu punktierenden Stelle entsprechend durch ein Pflaster (Größe 7 B) verstärkt.

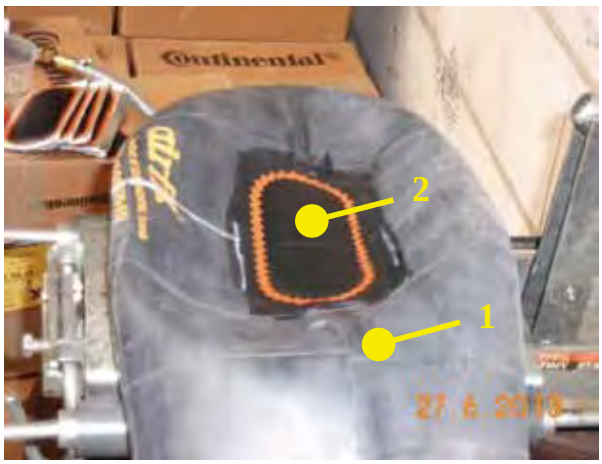


Bild: Schlauch (1) mit Pflaster 7 B (2)

Die Montage des Reifens auf der Felge sollte gemäß der Betriebsanleitung der Montagemaschine erfolgen.

© Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2014

Nach der Montage werden die zu befüllenden Reifen unter Berücksichtigung der notwendigen Sicherheitsvorkehrungen (Sicherheitskäfig, Felgenwächter, Spannkette) mit einem Luftfüllgerät auf den vom Hersteller maximal zulässigen Luftdruck aufgepumpt, um einen korrekten Felgensitz zu erreichen.

Alle Reifen sollten zur Expansion der Karkasse 12 Stunden unter Beibehaltung des maximal zulässigen Luftdruckes in einer Wärmekammer bei Raumtemperatur (wenn möglich 20 °C) gelagert werden, bevor sie gefüllt werden.

Bei Diagonalreifen ist dies unabdingbar.

Folgende höchstzulässigen Montageluftdrücke müssen unbedingt eingehalten werden: (siehe auch Herstellerangabe für den Sicherheits-Höchstluftdruck sowie die BGI 884 – Sichere Reifenmontage)

• LKW- und Flurförderzeuge	max.	10,0 bar
• Traktor-Grader-Reifen auf mehrteiligen Felgen	max.	3,5 bar
• EM-Reifen auf mehrteiligen Felgen	max.	6,0 bar
• Ackerschlepperreifen	max.	4,5 bar
• PKW-Reifen	max.	4,0 bar
• Springdruck bei PKW-Reifen	max.	3,3 bar
• Motorradreifen	max.	4,0 bar

Bei Radialreifen sollte nur in Ausnahmefällen auf dieses Prozedere (Karkassen-Expansion) verzichtet werden, allerdings sollte dann zur Gewährleistung eines ausreichenden Innendrucks der erforderliche Fülldruck um ca. 10 % erhöht werden.

Dadurch werden die Karkassen-Dehnung und die damit einhergehende Volumenvergrößerung des Reifens, welche zu Reifendruckverlust führt, kompensiert.

Der Reifeninnendruck sollte vor dem Start der Füllpumpe auf einen Druck von 0,5 bis 1 bar reduziert werden.

Für die Entlüftung des Reifens sollte ein Schalldämpfer (siehe Bild) verwendet werden, da die aus dem Ventil entweichende Luft einen Schallpegel von über 110 dBA erzeugen kann.

Nachdem der Reifenluftdruck auf 0,5 bis 1 bar reduziert wurde, sollte das zu füllende Rad senkrecht und gegen Umfallen gesichert (Keile etc.) im Reifenkäfig aufgestellt werden, wobei sich das Ventil in der 6-Uhr-Position befinden sollte.

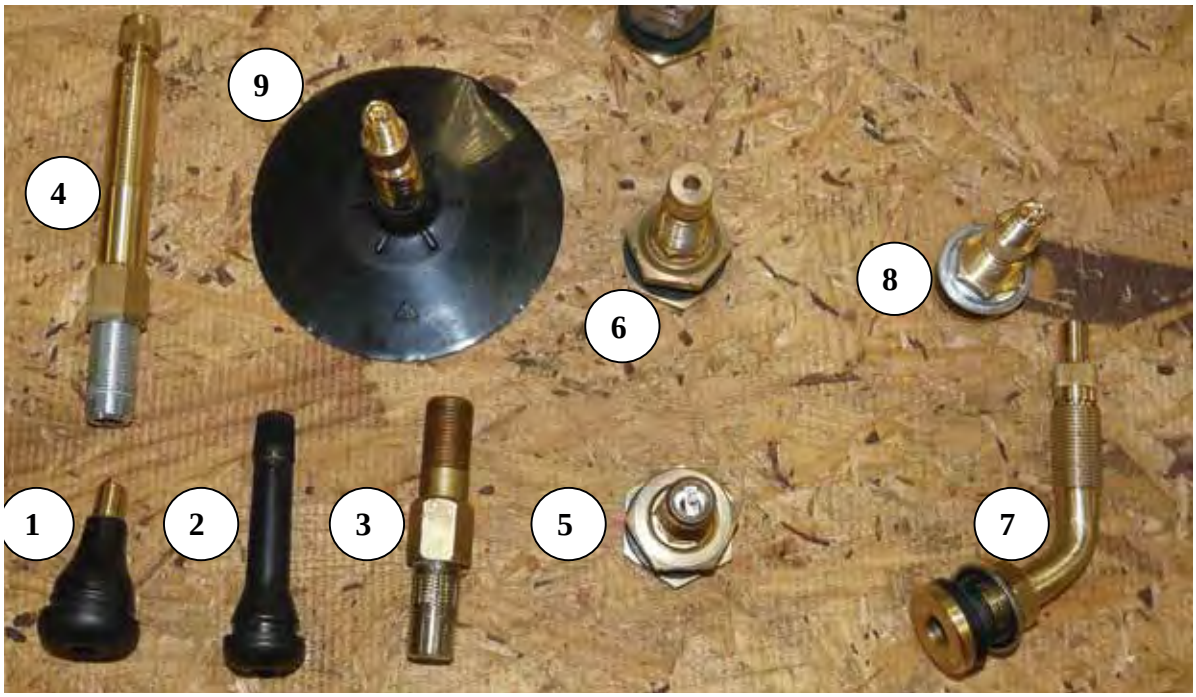
© Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2014

Im weiteren Verlauf wird der Reifen

1. über den Füllschlauch und Füllstock der Reifenfüllpumpe (Softfill/Durofill)
2. oder den Füllschlauch mit Schnellkupplung (Triofill)

durch das entsprechende Reifenventil befüllt.

Die für die Füllung geeigneten Ventile sind der folgenden Übersicht zu entnehmen:



Nr.	Ventilart	Zusatzinfo	Triofill	Softfill	Durofill
1	PKW TR413	Für Felgenmontage an schlauchlosen Reifen	✖	✓	✓
2	PKW TR418	Für Felgenmontage an schlauchlosen Reifen	✖	✓	✓
3	Alligatorverlängerung (kurz)	Für PKW-Ventil TR413 – TR418	✖	✓	✓
4	Alligatorverlängerung (lang)	Für PKW-Ventil TR413 – TR418	✖	✓	✓
5	EM-Fussventil SP2 (kurz)	Mit Ventileinsatz Für Felgenmontage an schlauchlosen Reifen	✓	✓	✓
6	EM-Fussventil SP2 (kurz)	Mit Ventileinsatz und Kappe Für Felgenmontage an schlauchlosen Reifen	✓	✓	✓
7	Wasserfüllventil TR618A (Winkel)	Für Felgenmontage an schlauchlosen Reifen	✖	✓	✓
8	Wasserfüllventil TR623A (kurz)	Für Felgenmontage an schlauchlosen Reifen	✓	✓	✓
9	Ventil mit Gummifuß TR218A	Für Schlauchreifen der Dimension 9.00-20 bis 12.00-20	✓	✖	✖

© Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2014

Zu Beginn des Befüllvorganges wird bei schlauchlosen Reifen in der Mitte der Lauffläche in der 12 Uhr-Position je nach Reifengröße in der Mitte der Lauffläche eine entsprechend große Entlüftungs-Bohrung eingebracht.

Bohrer-Durchmesser ca. 4,5 mm (oder 7mm bei Großreifen).

Durch dieses Bohrloch wird eine Entlüftungs-Nadel in die Reifenlauffläche eingeführt, über die die verdrängte Luft im Innern des Reifens, während des Befüllvorganges entweichen kann.

Durch dieses Vorgehen entsteht im Reifeninnern kein gefährlicher Überdruck. Es sollte jedoch ein Minimaldruck von 0,5 bis 1 bar im Reifen aufrechterhalten werden um einen sicheren Sitz auf der Felge zu gewährleisten.

An der Entlüftungsnadel ist ein Transparentschlauch befestigt, der die entweichende Luft und überschüssige, beim Füllvorgang austretende Reifenfüllmasse in einen Auffangbehälter leiten soll.

Wichtig!

A. Erhaltung des Reifeninnendruckes

Nach dem Start des Befüll- und Entlüftungsvorganges sollte bei Unterschreitung eines Reifeninnendruckes von 0,5 bar die Entlüftung unterbrochen werden, und zwar solange bis sich der gewünschte Reifeninnendruck (0,5 – 1,0 bar) wieder durch das hineinströmende Füllmaterial eingestellt hat.

Der entsprechende Reifeninnendruck ist am Druckmessgerät ablesbar.

Geeignetes Vorgehen zur Unterbrechung des Entlüftungsstromes ist zum Beispiel:

- Abklemmen des Entlüftungsschlauches durch Verwendung einer Grip-Zange

oder

- manuelles Abknicken des Schlauches.

Bei vollständigem Druckverlust des Reifens besteht die Gefahr, dass die Reifenwulst von der Felgenschulter rutscht und das Füllmaterial ausläuft.

B. Vermeiden von Überdruck im Reifen

Während des gesamten Füllvorganges ist das Entweichen der überschüssigen Luft aus dem Reifen zu überprüfen.

Dies erfolgt in der Regel durch manuelles Prüfen des Luftstromes am Ende des Entlüftungsschlauches oder durch visuelle Prüfung des Materialstromes im Entlüftungsschlauch (Bläschenbildung).

© Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2014

Ebenso kann die Druckentwicklung auf dem Staudruckanzeigegerät visuell geprüft werden.

Falls der Staudruck ohne Veränderung der Füllgeschwindigkeit stetig zunimmt, strömt mehr Füllmaterial in den Reifen als Luft entweichen kann. Dadurch bildet sich ein Überdruck. Hier sollte man entweder die Füllgeschwindigkeit reduzieren oder die Entlüftungsöffnung (Bohrung) vergrößern.

Falls die Luft nicht ausreichend entweichen kann, entsteht ein gefährlicher Überdruck im Reifen, der zum Platzen des Reifens führen und erhebliche Verletzungen zur Folge haben kann.

6.2 Inbetriebnahme der Füllpumpe

Die Pumpe besteht in der Regel aus einem Antrieb (elektrisch/pneumatisch) und Zahnradpumpen oder Kolbenpumpen zur Förderung des Füllmaterials.

Die Förderleistung einer Pumpe liegt je nach Ausführung zwischen 5 l/min und 30 l/min.

Vor der Inbetriebnahme der Pumpe zur Reifenfüllung ist zu gewährleisten, dass etwaige Reinigungsmaterialien/Lösungsmittel aus der Pumpe entfernt wurden.

Hierbei gibt es integrierte Spülsysteme und auch separate Spüleinheiten.

Bei integrierten Spülsystemen ist darauf zu achten, dass die Spülmittel-Leitungen verschlossen sind und kein Spülmittel mehr in den Füllmaterial-Strom gelangen kann.

Bei Verwendung von separaten Spüleinheiten, die nicht in der Pumpe integriert sind, sollte die Spüleinheit vor Beginn des Füllprozesses komplett von der Pumpe getrennt worden sein.

Weiterhin ist darauf zu achten, dass etwaiges in der Füllpumpe verbliebenes Spülmaterial/Lösungsmittel durch Verwendung von Druckluft, aus den Leitungen geblasen wird.

Zu Beginn des Füllprozesses sollte die Funktionstüchtigkeit der Pumpe durch Ziehen einer Materialprobe kontrolliert werden.

Dazu sollte die Füllpumpe solange in der niedrigsten Stufe angefahren werden, bis das Füllmaterial blasenfrei austritt.

Danach sollte ein Muster von ca. 100 – 150 ml in einem Plastik-Becher abgefüllt werden.

Dieses Muster sollte nach ca. 30-40 Minuten in einen gelartigen Zustand übergehen und die Viskosität sollte dabei sichtbar ansteigen.

Durch leichtes Schwenken des Probenahme-Bechers kann man die Viskosität einfach testen.

Falls dieser gelartige Zustand in der vorgegebenen Zeit erreicht wird, kann man davon ausgehen, dass das Füllmaterial ordnungsgemäß ausreagiert und später auch auf die gewünschte Endhärte kommt. Die Füllpumpe arbeitet somit einwandfrei.

© Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2014

Dieser Prüfprozess kann beschleunigt werden indem man das flüssige Materialmuster bei ca. 40 °C in einen Thermo-Schrank aufbewahrt. Dann sollte die Reaktion des Füllmaterials schon nach ca. 15 Minuten sichtbar werden.

Nach Überprüfung der Funktionstüchtigkeit der Pumpe, kann mit dem Reifenfüllprozess begonnen werden und die Füllpumpe mit dem Reifen über den Füllschlauch und Füllstock/ Schnellkupplung verbunden werden.

Dabei sollte darauf geachtet werden, dass die Füllleitung und das Ventil des Reifens frei durchgängig sind.

Dies erkennt man an der Staudruckanzeige, die nach dem Start der Pumpe nicht dauerhaft über 20 bar Druck anzeigen sollte, sondern sich nach kurzer Zeit (3-4 Sekunden) auf ca. 5 - 10 bar einpendeln sollte.

Danach kann die Pumpenleistung erhöht werden.

Bei unvorhergesehenen Verstopfungen des Ventils durch Fremdkörper kann es zu einem unerwünschten Überdruck und zum Bersten des Füllschlauchs kommen. Die Füllpumpen sind allerdings mit einem Überdruck-Schutz ausgestattet, der die Pumpe rechtzeitig abschalten sollte.

Der Befüllvorgang ist nahezu beendet, wenn die Reifenfüllmasse aus dem Entlüftungs-/ Transparentschlauch austritt.

Als Frühwarnsystem zur Anzeige des Füllstandes im Reifen, kann man die Entlüftungsnadel etwas tiefer in das Reifeninnere einführen. Ein geeignetes Maß für die Eindringtiefe in den Reifen liegt bei ca. 5 cm, gemessen von der Reifeninnenseite (Innerlining). Die vorhandene Profilstärke ist bei der Bestimmung der Eindringtiefe hinzuzurechnen.

Durch diese Hilfestellung wird das bevorstehende Ende der Befüllung auch früher angezeigt, da das im Reifen befindliche Füllmaterial durch die Entlüftungsnadel früher in den Entlüftungsschlauch gelangt und für das Füllpersonal sichtbar wird.

Jetzt ist genug Zeit, die Geschwindigkeit der Füllpumpe zu reduzieren und vom Dauerbetrieb auf manuellen Betrieb (Fußschalter/ Tippbetrieb) der Pumpe umzuschalten. Der Reifen wird dann entlüftet, bevor der erforderliche Fülldruck eingestellt wird.

Die Entlüftung des Reifens bewerkstelligt man durch gleichmäßiges Rollen und Schwenken des Reifens, nach vorherigem Zurückziehen der Entlüftungsnadel bis in den Reifengummi.

Die entweichende Restluft ist deutlich im Entlüftungsschlauch zu sehen (Bläschenbildung).

Die Entlüftung des Reifens sollte solange durchgeführt werden, bis durch Rollen und Schwenken unter gleichzeitigem Einpumpen von mehr Füllmaterial keine Luft mehr im Entlüftungsschlauch sichtbar wird. Dies ist daran zu erkennen, dass sich keine Bläschen mehr im Entlüftungsschlauch bilden.

© Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2014

Nach vollständiger Entlüftung des Reifens ist der erforderliche Fülldruck einzustellen. Dazu wird der Reifen an der Entlüftungsbohrung mit einer passenden Schraube verschlossen und danach weiter mit Füllmaterial aufgepumpt.

Der Fülldruck ist abhängig vom Reifentyp, von der Reifengröße und von der Einsatzart.

Der Fülldruck darf den vom Hersteller angegebenen maximal zulässigen Luftdruck nicht überschreiten.

6.3 Reinigung der Füllpumpe

Bestandteile der Füllpumpe welche mit den gemischten Komponenten A und B in Berührung kommen, sollten gereinigt werden.

Grundsätzlich sollte für diese Reinigungszwecke der von Zeus entwickelte FS-Cleaner verwendet werden.

Eine Verwendung von leicht flüchtigem und explosionsfähigem Alkohol, wie Isopropanol wird nicht empfohlen.

Isopropanol in Verbindung mit Luft kann ein explosionsfähiges Gemisch bilden.

Um Rückstände von Reinigungsmittel (FS-Cleaner) aus der Füllpumpe zu entfernen, muss diese mit Druckluft (max. 1 bar) freigeblasen werden.

Folgende Pumpen-Teile sollten danach zusätzlich von der Füllpumpe abgetrennt und extern gereinigt werden.

- Mischerrohre
- Mischer
- Füllschlauch
- Füllstock

- Dies erfolgt in einer speziellen Kleinteilereinigungsanlage mit Hilfe des Reinigungsmittels.

- Die o.g. Teile werden in das Reinigungs-Becken gelegt und bei Bedarf wieder entnommen.

- Während der Nichtbenutzung wird das Reinigungsbecken durch einen Deckel dicht verschlossen, so dass keine Lösungsmitteldämpfe austreten können.

- Vor erneutem Einbau an der Füllpumpe ist darauf zu achten, dass die Teile vollständig getrocknet sind, d. h. es dürfen sich keine Rückstände an Reinigungsmitteln an den Teilen befinden. Die Trocknung der Teile im Freien durchführen.

Beim Umgang mit dem Reinigungsmittel FS-Cleaner sind die im zugehörigen Sicherheitsdatenblatt aufgeführten Hinweise zu beachten.

© Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2014

Einbau und Prüfung von Gasanlagen
Katalog mit Fragen und Antworten

Der Arbeitskreis „Gas" des Zentralverbandes Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) hat einen Fragen- und Antwortenkatalog zu dem Thema heraus gegeben, der auf der neutralen Internetseite www.gapplus.de veröffentlicht ist (Menüpunkt GAP/GSP-Info – Inhalt). Dieser soll kontinuierlich um weitere im Arbeitskreis abgestimmte Fragen erweitert werden und dabei helfen, bei Fragen und Diskussionen zwischen Fahrzeughaltern, Werkstätten und Fahrzeugüberwachern einvernehmliche Lösungen zu finden.

„Sollten Ihnen weitere Fragen oder Probleme bekannt werden, bitten wir Sie, uns diese zu übermitteln. Wir werden die Antworten bzw. Lösungen, nach Abstimmung im Arbeitskreis ‚Gas', dann in den Katalog aufnehmen", appelliert Rudolf Schüssler, Leiter der ZDK-Abteilung Technik, Sicherheit, Umwelt in einem Rundschreiben zu dem Thema.

Die Aufforderung gilt natürlich auch für BRV-Mitglieder, die sich mit dem Thema beschäftigen. Senden Sie Ihre Fragen an unseren Technikexperten Hans-Jürgen Drechsler (E-Mail: hj.drechsler@bundesverband-reifenhandel.de), der für die Weiterleitung an den ZDK-Arbeitskreis sorgen wird.

Haftungsrisiken minimieren!

von Rechtsanwalt Dr. Ulrich T. Wiemann, Justiziar des BRV

Der Handel mit Gebrauchtreifen ist gewiss nicht das Kerngeschäft des Reifenfachhandels, wird in der Branche aber durchaus gelegentlich praktiziert. Die neuen Rechtsvorschriften aus der Schuldrechtsreform und neuere Urteile geben Anlass zu einigen Hinweisen für dieses Geschäftsfeld.

Bevor das neue Recht galt, konnte man im Handel mit gebrauchten Waren, also auch Gebrauchtreifen, durch entsprechende Bestimmungen in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen (abgekürzt: AGB) die Gewährleistung (jetzt: Sachmängelhaftung) gänzlich ausschließen; das wurde auch regelmäßig so praktiziert. Dieser Haftungsausschluss ist jetzt grundsätzlich nicht mehr möglich.
Es ist also sinnlos zu versuchen, in eigenen Geschäftsbedingungen die Sachmängelhaftung auszuschließen oder zu begrenzen; derartige Bestimmungen sind rechtlich unwirksam. Möglich ist lediglich, durch das Vorschreiben von Rügefristen den Zeitrahmen etwas zu verringern. Das greift jedoch im Wesentlichen nur im geschäftlichen Umgang mit Unternehmern, nur in geringem Umfang gegenüber privaten Verbrauchern. Für Mängel an Gebrauchtreifen wird also gehaftet, freilich nicht für Qualitäten, wie sie nur ein Neureifen aufzuweisen vermag.

Hinzu kommt, dass die Schuldrechtsreform die Verjährungsfrist erheblich verlängert hat, nämlich von ursprünglich sechs Monaten auf jetzt zwei Jahre. Bei gebrauchten Waren kann man diese Verjährungsfrist bis auf ein Jahr verkürzen; das muss in Allgemeinen Geschäftsbedingungen geschehen (und ist in der BRV-AGB-Empfehlung, die BRV-Mitglieder bei Bedarf in der Verbandsgeschäftsstelle in Bonn anfordern können, auch so vorgesehen). Gerade bei Geschäften mit Verbrauchern ist es also besonders wichtig, die Einbeziehung der AGB in den Vertrag nachweisen zu können.

Dass ein gebrauchter Reifen nicht die volle Qualität eines Neureifens aufweisen kann, ist an sich selbstverständlich; trotzdem sollte beim Verkauf von Gebrauchtreifen besonders darauf aufmerksam gemacht werden. Auch hier trifft nämlich den Verkäufer eine vertragliche Beratungspflicht, bei deren Nichteinhaltung es auch noch zu Schadensersatzansprüchen kommen kann. Es ist zweckmäßig, solche Hinweise auf Lieferschein, Auftragsbestätigung und Rechnung schriftlich zu dokumentieren, so etwa Begrenzung der Einsatzart oder der Geschwindigkeit.

Es sollte weiter selbstverständlich sein, dass vor dem Verkauf sorgfältig geprüft wird, ob der Gebrauchtreifen überhaupt noch vernünftig einsetzbar ist. Welche Risiken sonst auftreten können, zeigt eine Anfang dieses Jahres ergangene Entscheidung des Oberlandesgerichtes Nürnberg. Hier ging es zwar um einen recht krassen Fall, weil nicht weniger als 19 Jahre alte Gebrauchtreifen aus dem Bestand des Händlers verkauft wurden. Als die Reifen auf einer Autobahnfahrt platzten, kam es zu einem Unfall mit Personen- und Sachschaden.

Das Nürnberger Gericht geht in seiner Begründung davon aus, dass Pkw-Reifen mit einem Alter von zehn Jahren und mehr als gefährlich anzusehen sind und dass dies der Branche auch seit langem bekannt ist. Eindeutig heißt es dann in der Gerichtsentscheidung:

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 05/2003

"Die Montage überalterter Reifen birgt für das Vermögen und die Gesundheit von Käufern ein erhebliches Risiko. Ein Käufer darf deshalb darauf vertrauen, dass er auch im Falle des Kaufes von Gebrauchtreifen beim Fachhandel kein gefährliches Produkt erwirbt. Die Rechtsprechung legt dementsprechend mit Recht dem professionellen Reifenhändler die Pflicht auf, das Alter eines Gebrauchtreifens auf seine Verkehrstüchtigkeit zu überprüfen, bevor er ihn in den Verkehr bringt".

Wer sich für die Details dieses Urteils interessiert, kann nähere Informationen dazu in der BRV-Geschäftsstelle anfordern.

Über die Frage, wann Reifen alt oder überaltert sind, ist viel diskutiert worden. Der BRV hat durch seine im Jahr 2001 initiierte Aktion "Reifenalter" und die hierzu gemachten Veröffentlichungen (POS-Poster, Info-Flyer für das Verkaufspersonal, begleitende Pressearbeit sowie Artikel in Trends & Facts) wesentlich dazu beigetragen, dass heute von festen Fristen ausgegangen werden kann, wobei zwischen im Einsatz befindlichen Gebrauchtreifen und lange gelagerten Neureifen zu unterscheiden ist.

Als erlaubte Lagerdauer für Reifen kann man von maximal fünf Jahren ausgehen. Liegt das Reifenalter darüber, sollte auf jeden Fall auf einen Verkauf verzichtet werden, denn die damit verbundenen Risiken stehen völlig außer Verhältnis zum erzielbaren Ertrag.

Fazit: Bei ordentlicher Prüfung gebrauchter und/oder älterer Reifen und bei gewissenhafter Aufklärung und Beratung des Kunden lassen sich im Gebrauchtreifenhandel Haftungsrisiken deutlich vermindern.
Schließlich ist allerdings darauf hinzuweisen, dass auch der Kunde, der mit älteren und gebrauchten Reifen unterwegs ist, Risiken trägt, wenn er mit den Reifen nicht vernünftig umgeht. Dies hat das Landgericht Itzehoe mit einem Urteil von Ende 2000 einem Autofahrer bescheinigt. Dieser war mit weit abgefahrenen Hinterreifen und überhöhter Geschwindigkeit unterwegs, kam dadurch ins Schleudern und verursachte einen beträchtlichen Schaden an seinem Fahrzeug. Das Landgericht bestätigte dem Vollkaskoversicherer, dass keine Zahlungspflicht bestand, denn unter diesen Umständen hatte der Autofahrer den Schaden selbst grob fahrlässig verursacht.

Besteht entsprechender Anlass, sollte im Verkaufsgespräch der Kunde durchaus auf solche Risiken aufmerksam gemacht werden, was ihn dann vielleicht veranlasst, sich doch für Neureifen zu entscheiden.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 05/2003

Vorsicht beim Handeln mit Gebrauchtreifen!

Urteil des OLG Nürnberg (8 U 42/10)

Nach einem Urteil des OLG Nürnberg (8 U 42/10) hat ein Reifenhändler vor dem Verkauf gebrauchter Reifen anhand der DOT-Nummer sowie weiterer Faktoren zu überprüfen, ob die Reifen noch verkehrssicher sind. Versäumt er seine Überprüfungspflicht und kommt es zu einem Unfall, der darauf zurückzuführen ist, dass der Reifen nicht verkehrssicher war, so ist der Reifenhändler im Zweifel schadensersatzpflichtig.

Im konkreten Fall war es zu einem Unfall mit erheblichen Personen- und Sachschaden gekommen, weil sich an einem gebrauchten Reifen, den der Geschädigte zuvor bei einem Händler gekauft hatte, die Lauffläche während der Fahrt löste.

Ein eingeholtes Gutachten des TÜV ergab, dass sich die Lauffläche des linken hinteren Reifens abgelöst hatte, weil der Reifen überaltert war. Der Reifen war zum Unfallzeitpunkt 19 (!) Jahre alt. Nach den Feststellungen des TÜV war es nur noch eine Frage von Zeit, wann es zum Platzen des Reifens gekommen wäre. Sonstige Mängel wies der Reifen hingegen nicht auf. Insbesondere war der äußere Gesamtzustand des Reifens technisch einwandfrei und seine Profiltiefe ausreichend.

Solange keine äußeren Anhaltspunkte auf einen möglichen Mangel hindeuten – so die Richter – sei der Reifenhändler auch grundsätzlich nicht verpflichtet, jeden Reifen auf Alter und Verkehrstüchtigkeit zu überprüfen. Allerdings müsse der Käufer darauf vertrauen dürfen, dass er kein gefährliches Produkt erwerbe. Pkw-Reifen mit einem Alter von zehn und mehr Jahren seien aus technischer Sicht als gefährlich anzusehen. Daher berge die Montage überalteter Reifen für das Vermögen und die Gesundheit von Käufern erhebliche Risiken. Der Reifenfachhändler habe daher die Pflicht, das Alter eines Gebrauchtreifens auf seine Verkehrstüchtigkeit zu überprüfen, bevor er ihn in den Verkehr bringe.

© Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2014

Gefahrstoffe im Reifenfachhandel

BRV-Leitfaden zum Umgang mit Gefahrstoffen

Der Leitfaden zum Umgang mit Gefahrstoffen im Reifenfachhandel liegt vor. Erarbeitet wurde er im Rahmen eines BRV-Pilotprojektes mit der Firma Nabholz Autoreifen in Gräfelfing und deren Sicherheitsfachkraft, Herrn Kömling, in Zusammenarbeit mit Frau Dr. Schmidt von der Großhandels- und Lagerei-Berufsgenossenschaft. Nach der Bestätigung durch den zuständigen BRV-Arbeitskreis "Reifentechnik/Autoservice" am 22. März 2000 steht dieser damit den BRV-Mitgliedern im internen Bereich der BRV-Homepage unter *Downloads / Arbeitssicherheit / Umgang mit Gefahrstoffen* zur Verfügung.

Gefahrstoffe im Reifenfachhandel

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

Gefahrguttransporter

Bonn, im Januar 2006

Bereifung an Gefahrguttransportern

In der BRV-Geschäftsstelle wird immer wieder nachgefragt, inwieweit es ggf. Einschränkungen hinsichtlich der Zulässigkeit von bestimmten Reifen (hier insbesondere runderneuerter Reifen) an Gefahrguttransportern gibt. Deshalb an dieser Stelle nochmals unsere grundsätzliche Stellungnahme dazu:

Aus der einschlägigen internationalen und insbesondere nationalen Gesetzgebung – Straßenverkehrzulassungsverordnung (StVZO) und der Gefahrguttransportverordnung (GGTV) sind keinerlei besonderen Anforderungen oder ggf. gar Einschränkungen hinsichtlich der Zulässigkeit von Bereifungen ableitbar. Insofern sind alle E/ECE-gekennzeichneten Reifen – Neureifen oder runderneuerte Reifen – unabhängig von deren Montage auf der jeweiligen Achsposition eines Gefahrguttransportes grundsätzlich zulässig. Inwiefern allerdings zum Beispiel die Montage runderneuerter Reifen auf der Vorderachse eines Gefahrguttransporters – auch aus Sicherheitsgründen – zu empfehlen ist, ist eine andere Ebene und bleibt dem Runderneuerer, dem montierenden Fachbetrieb und dem Spediteur überlassen. Dies betrifft gleichfalls nachgeschnittene Reifen.

In diesem Zusammenhang muss noch einmal darauf hingewiesen, das es nach wie vor nur Einschränkungen hinsichtlich der Bereifung an Kraftomnibussen gibt, die für 100 km/h zugelassen sind. Hier gilt nach wie vor die „Feststellung der Eignung von 100 km/h-Kraftomnibussen gemäß § 18 StVZO“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 24. Januar 1997 ()StV 12/36, 42.18-02), nach der runderneuerte oder nachgeschnittene Reifen nur auf Achsen mit Zwillingsbereifung sowie an den so genannten Nachlauf- oder Vorlaufachsen verwendet werden dürfen, wobei an nachgeschnittenen Reifen die in der „Richtlinie für das Nachschneiden von Reifen an Nutzfahrzeugen“ genannten Bedingungen erfüllt sein müssen.

Wir bitten um entsprechende Beachtung.

Mit freundlichen Grüßen
Bundesverband Reifenhandel
und Vulkaniseur-Handwerk e.V.

Hans-Jürgen Drechsler
Geschäftsführer

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

GEMA

Rahmenvertrag räumt Gebührennachlässe ein

Dem Wunsch zahlreicher Mitglieder folgend, hat der Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. im September 2001 mit der GEMA (Gesellschaft für musikalische Aufführungs- und Vervielfältigungsrechte) ein Rahmenabkommen geschlossen, das jedem BRV-Mitglied auf die jeweils geltenden GEMA-Vergütungssätze einen Nachlass von 20 Prozent einräumt. GEMA-Gebühren werden immer dann fällig, wenn Sie z.B. Verkaufs- oder Werkstatträume über Radio oder Tonträger mit "Hintergrundmusik" beschallen.

Der Nachlass bezieht sich u.a. auf die Vergütungssätze für:

- Musikdarbietungen bei der Wiedergabe von Hörfunksendungen (z.B. im Verkaufsraum) und Ladenfunk
- Unterhaltungs- und Tanzmusik mit Musikern bzw. mit Tonträger-Wiedergabe (z.B. bei Veranstaltungen wie Tag der offenen Tür).

Bezüglich der Inanspruchnahme des Nachlasses bitten wir Sie Folgendes zu beachten:

- BRV-Mitglieder, die bereits einen Einzelvertrag mit der GEMA unterhalten, müssen nichts unternehmen. Die Verträge werden automatisch zum Zeitpunkt der nächsten Fälligkeit des Einzelvertrages auf den Rabattsatz umgestellt. Damit dies geschehen kann, haben wir der GEMA bei Vertragsschluss das aktuelle Mitgliederverzeichnis mit den genauen Anschriften ausgehändigt und uns verpflichtet, jede Veränderung in diesem Verzeichnis laufend mitzuteilen.
- BRV-Mitglieder, die beabsichtigen, einen Einzelvertrag mit der örtlichen GEMA-Bezirksdirektion abzuschließen, bitten wir, den Mitarbeiter der GEMA darauf hinzuweisen, dass ein Rahmenabkommen zwischen BRV und GEMA existiert und man den 20-prozentigen Nachlass in Anspruch nehmen möchte.

Informationen über die für Sie zuständige Bezirksdirektion erhalten Sie bei der GEMA-Zentrale, Rosenheimer Str. 11, 81667 München, Tel. (0 89) 4 80 03-218, Fax (0 89) 4 80 03-217.

Voraussetzung für die Bereitschaft der GEMA, den BRV-Mitgliedern den Nachlass einzuräumen, war die Zustimmung des BRV

a) die Mitglieder anzuhalten, ihre Musikdarbietungen vorher bei der GEMA anzumelden, die erforderliche Einwilligung der GEMA rechtzeitig durch Abschluss eines Einzelvertrages einzuholen und ihren vertraglichen Verpflichtungen fristgemäß nachzukommen.
b) die Mitglieder zur Teilnahme am Lastschriftverfahren anzuhalten.

Wir bitten Sie, diese "Spielregeln" einzuhalten.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2002

Geräuschmessung bei Schlagschraubern

Gesetzliche Grundlage ist die Unfallverhütungsvorschrift (UVV) 29 § 10, in der geregelt ist, dass Versicherten, die in Lärmbereichen beschäftigt werden, Gehörschutzmittel zur Verfügung zu stellen sind. Gemäß UVV 37 § 3 haben sich diese Versicherten darüber hinaus einer arbeitsmedizinischen Vorsorgeuntersuchung zu unterziehen (einmal jährlich) und nach § 9 ist für diesen Personenkreis eine Gesundheitskartei zu führen. Die entsprechenden Kosten hat der Arbeitgeber zu tragen.

Lärmbereiche nach UVV 29 sind Bereiche, in denen der ortsbezogene Beurteilungspegel 85 dB (A) erreicht oder überschritten wird. Der ortsbezogene Beurteilungspegel ergibt sich dabei nicht nur aus den Angaben des Herstellers der Schlagschrauber (maximaler Geräuschpegel bei Volllast). Der Lärmpegel muss direkt vor Ort gemessen werden, da er auch z.B. davon abhängig ist, welche Felgen montiert werden (Stahlfelgen) und von der örtlichen Umgebung.

In einem konkreten Fall wurden vor Ort, trotz der Angabe des Herstellers von 75 dB (A) bei Volllast des Schlagschraubers, bei der Montage von Stahlfelgen 85 db (A) gemessen. Der BRV hat sich mit allen Anbietern von Schlagschraubern in Verbindung gesetzt und die Auskunft erhalten, dass alle daran arbeiten, kurzfristig nur noch Schlagschauber anzubieten, die ein definitives Unterschreiten der 85 dB (A) in jedem Betrieb gewährleisten.

Da die Geschäftsstelle seitdem von den BRV-Mitgliedern nicht mehr über entsprechende Probleme informiert wurde, kann man davon ausgehen, dass das Thema durch den Einsatz der neuen ("geräuschoptimierten") Schlagschrauber nicht mehr relevant ist.

Geräuschmessung bei Schlagschraubern

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2000

Geschwindigkeitsindex/Speedindex/Höchstgeschwindigkeit

Übersicht der Geschwindigkeitskategorien/Höchstgeschwindigkeiten

Geschwindigkeitssymbol	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	B	C	D	E	F	G
Geschwindigkeit (km/h)	5	10	15	20	25	30	35	40	50	60	65	70	80	90

Geschwindigkeitssymbol	J	K	L	M	N	P	Q	R	S	T	U	H	V
Geschwindigkeit (km/h)	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	210	240

Geschwindigkeitssymbol	VR	W	ZR
Geschwindigkeit (km/h)	>210	270	>240

(Die zusätzliche Geschwindigkeitskategorie "Y" bis 300 km/h ist bereits europäisch verabschiedet und wird bei Herstellern entsprechender Fahrzeuge Verwendung finden.)

Alle oben aufgeführten Höchstgeschwindigkeiten verstehen sich inklusive Toleranz!

Das Geschwindigkeitssymbol auf der Seitenwand gibt nicht nur die zulässige Höchstgeschwindigkeit einer Bereifung an, sondern hat auch maßgeblichen Einfluss auf die maximale Tragfähigkeit. Gerade bei Umrüstung auf Sonderräder und damit verbundene Bereifungen, die nicht Bestandteil der Fahrzeug-ABE sind, ist auf nachstehende Sachverhalte zu achten:

1. Die Höchstgeschwindigkeit eines Pkw ergibt sich aus der
   Höchstgeschwindigkeit laut Fahrzeugschein (Ziffer 6)
   plus einer TÜV-Toleranz von 6,5 km/h + 0,01 x Höchstgeschwindigkeit - max.!

   Faustformel: Fahrzeughöchstgeschwindigkeit + 9 km/h

   Die Auswahl der geeigneten Bereifung in Bezug auf die Höchstgeschwindigkeit ist daher wie folgt vorzunehmen

   Beispiel: BMW 5/H 535 i

   In den Fahrzeugpapieren ist unter Ziffer 6 eine Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h angegeben. Addiert man hierzu o. g. Toleranz, ergibt sich folgendes:

   235 km/h + 6,5 km/h + 2,35 km/h = 243,85 km/h
   (235 x 0,01 = 2,35)

   Die somit ermittelte Höchstgeschwindigkeit ist die tatsächliche Basis für eine TÜV-Abnahme. Hieraus ergibt sich, dass nur eine Bereifung der "W" - oder "ZR" - Kategorie in Frage kommt.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

Da in ähnlich gelagerten Fällen noch vor wenigen Jahren ausschließlich Reifen der Geschwindigkeitskategorie "VR" (über 210 km/h) verwendet wurden, ist darauf zu achten, dass nicht irrtümlich eine Bereifung der heute üblichen "V-Kategorie" verwendet wird, da diese gemäß der vorangegangenen Berechnung nicht zulässig wäre!

Selbstverständlich trifft dieser Umstand auch für die Serienbereifung zu.

Für die Verwendung von "V/W/ZR"-Reifen gilt die Regel:

V-Reifen	bis max. 231 km/h laut Fahrzeugschein Ziffer 6
W-Reifen	bis max. 260 km/h laut Fahrzeugschein Ziffer 6
ZR-Reifen	über 260 km/h laut Fahrzeugschein Ziffer 6

Da die Verwendbarkeit von Höchstgeschwindigkeitsstreifen noch von verschiedenen anderen Faktoren abhängen kann, ist insbesondere bei der "ZR"- Kategorie oftmals eine Abstimmung mit dem jeweiligen Hersteller unumgänglich.

In Zweifelsfällen sollte daher grundsätzlich vor einer Umbereifung Rücksprache mit dem Reifenhersteller genommen werden!

2. Die maximale Tragfähigkeit einer Bereifung hängt je nach Geschwindigkeitskategorie von der möglichen Höchstgeschwindigkeit des jeweiligen Fahrzeuges ab.

   Die in der Tabelle notierten Tragfähigkeiten sind die maximalen Tragfähigkeiten pro Reifen und zwar für die Geschwindigkeit bis zu und einschließlich 210 km/h. Darüber hinaus kommt es zu Tragfähigkeitsabschlägen!

   <u>Tragfähigkeit in Prozent</u>

Fahrzeug Geschwindigkeit maximal	Geschwindigkeitssymbol V	W	ZR
210 km/h	100%	100%	100%
220 km/h	97%	100%	100%
230 km/h	94%	100%	100%
240 km/h	91%	100%	100%
250 km/h	-	95%	95%
260 km/h	-	90%	90%
270 km/h	-	85%	85%

über 270 km/h Reifenhersteller befragen!

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

Beispiele:

225/50 R 16 92 V **(Index 92 = 630 kg)**

bei 210 km/h	=	630 kg
bei 220 km/h	=	611 kg
bei 230 km/h	=	592 kg
bei 240 km/h	=	573 kg

2. Beispiel:

235/45 ZR 17 **(650 kg Seitenwandbeschriftung)**

bei 240 km/h	=	650 kg
bei 250 km/h	=	618 kg
bei 260 km/h	=	585 kg
bei 270 km/h	=	553 kg

Die Geschwindigkeitstoleranz ist bei der Ermittlung der Reifentragfähigkeit in jedem Fall mit zu berücksichtigen!

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

Im M+S-Ersatzgeschäft nicht ausschlaggebend!

Im laufenden Winterreifengeschäft kommt es im Zusammenhang mit Fahrzeugen (z.B. Audi) neueren Zulassungsdatums, bei denen im Fahrzeugschein unter den Ziffern 20 bis 23 oder unter Ziffer 33 M+S-Reifendimensionen mit konkretem Speedindex angegeben sind, immer wieder zu Anfragen an die BRV-Geschäftsstelle.

Die Frage ist: können diese Fahrzeuge nur mit Winterreifen ausgerüstet werden, die dem im Fahrzeugschein aufgeführten Speedindex entsprechen? Oder sind auch Winterreifen zulässig, deren Speedindex darunter liegt?

Da es hierzu bereits - auch zum Teil unterschiedliche - Auffassungen zur Interpretation bei den Technischen Diensten (TÜV, DEKRA etc.) gab, sei hier noch einmal auf unser entsprechendes Statement verwiesen, das mittlerweile auch so von den Automobilherstellern (z.B. Audi) und den Technischen Diensten (z.B. TÜV Süd) eindeutig bestätigt wurde:

Gesetzliche Grundlage für die Umbereifung mit Winterreifen ist und bleibt der § 36 (1) StVZO:

"...Bei der Verwendung von M+S-Reifen (Winterreifen) gilt die Forderung hinsichtlich der Geschwindigkeit auch als erfüllt, wenn die für M+S-Reifen zulässige Höchstgeschwindigkeit unter der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges liegt, jedoch

1. die für M+S-Reifen zulässige Höchstgeschwindigkeit im Blickfeld des Fahrers sinnfällig angegeben ist,
2. die für M+S-Reifen zulässige Höchstgeschwindigkeit im Betrieb nicht überschritten wird..."

Und dies gilt definitiv auch für Fahrzeuge, bei denen im Fahrzeugschein hinsichtlich der eingetragenen M+S-Reifen durch den Fahrzeughersteller ein Speedindex angegeben ist (der in der Regel auch schon unter dem für die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit notwendigen Index liegt). Dieser bezieht sich ausschließlich auf die M+S-Reifen, die in der Erstausrüstung verbaut werden, und hat für das Ersatzgeschäft keine bindende Wirkung! Wir bitten um entsprechende Beachtung.

Hierzu ein konkretes Beispiel:

Audi A 8 (8E) - Höchstgeschwindigkeit (Ziffer 6) 245 km/h

Ziffer 20/21: 215/55 R 16 93 Y
Ziffer 22/23: 235/45 R 17 93 Y
Ziffer 33: auch genehmigt: 205/55 R 16 91 H M+S (a. Felge 7Jx16H2 ET 42 mm)

Nach § 36 (1) StVZO sind dementsprechend folgende Winterreifen zulässig (z.B.):

215/55 R 16 93 Q, S/T, H, V - M+S
235/45 R 16 93 Q, S/T, H, V - M+S
205/55 R 16 91 Q, S/T, H, V - M+S (a. Felge 7Jx16H2 ET 42 mm)

Tempo 100 und Gewicht

Neue Regelungen für Wohnwagengespanne

Für Gespanne, die auf deutschen Autobahnen 100 km/h fahren möchten, gibt es neue Regelungen der Gewichtsverhältnisse zwischen Zugfahrzeug und Anhänger. Die Voraussetzungen für die Zulässigkeit von Tempo 100 für Kfz-Anhänger-Kombinationen auf Autobahnen wurden an die technische Entwicklung der Fahrzeuge angepasst. Die Neuregelung hat auch Auswirkungen auf die Bereifung.

Es gibt drei wesentliche Änderungen: Die Bindung an ein bestimmtes Zugfahrzeug entfällt und am Zugfahrzeug muss keine Tempo-100-Plakette mehr angebracht sein. Außerdem ist zu beachten, dass die einzuhaltenden Massenverhältnisse für bestimmte Kombinationen erhöht wurden. Für Kombinationen aus Pkw, Wohnmobilen oder Kraftomnibussen (mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 t und Tempo-100-Zulassung) mit Anhängern beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen und Kraftfahrtstraßen, abweichend von der StVO, nun 100 km/h. Dafür muss das Zugfahrzeug jedoch mit ABS oder ABV ausgerüstet sein. Für den Anhänger gilt, dass die Achsen und Radbremsen für Tempo 100 km/h ausgelegt sind und die Anhängerbereifung zum Zeitpunkt der Fahrt jünger als sechs Jahre ist und mindestens den Geschwindigkeitsindex L (= 120 km/h) aufweist. Außerdem ist der Anhänger so zu beladen, dass die maximal zulässige Stützlast erreicht wird, weil dadurch das Fahrverhalten der Kombination deutlich verbessert wird.

Voraussetzung für die Geschwindigkeitserhöhung ist, dass im Fahrzeugschein oder in der Zulassungsbescheinigung Teil I des Anhängers ein Vermerk über die Eignung von Tempo 100 in einer Kfz-Anhänger-Kombination vorhanden ist. Sollte dies nicht der Fall sein, muss das Gespann im Rahmen einer Sonderabnahme auf seinen sicherheitstechnischen Zustand geprüft werden. Diese Abnahme wird an jeder TÜV-Station vorgenommen. Dokumentieren die Mobilitätsberater den sicheren Zustand des Gespanns, kann der Halter sich bei der Zulassungsstelle eine „Tempo-100-Plakette" aushändigen lassen. Sobald er diese an der Rückseite des Anhängers angebracht hat, darf er die Tempo-100-Regelung nutzen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2007

Gleichbehandlungsgesetz

Umsetzungshilfe für Arbeitgeber

Mit dem „Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz" (AGG) ist Deutschland seiner Verpflichtung nachgekommen, vier Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft zum Schutz vor Diskriminierung in nationales Recht umzusetzen. Die Richtlinien betreffen verschiedene Bereiche unserer Rechtsordnung – der Schwerpunkt liegt im Bereich von Beschäftigung und Beruf, betroffen ist aber auch das Zivilrecht, also Rechtsbeziehungen zwischen Privatpersonen – insbesondere Verträge mit Lieferanten, Dienstleistern oder Vermietern.

Für Unternehmen relevant ist der über das AGG geregelte Diskriminierungsschutz in Be-schäftigung und Beruf. Um Benachteiligungen im Arbeitsleben wirksam begegnen zu können, wurde ein Benachteiligungsverbot normiert, das alle Diskriminierungsmerkmale aus Art. 13 EG-Vertrag berücksichtigt: Geschlecht, Rasse oder ethnische Herkunft, Religion oder Weltanschauung, Alter, Behinderung und sexuelle Identität. An diesen Katalog der Diskriminierungsmerkmale ist der deutsche Gesetzgeber gebunden. Die bisherigen Vorschriften über die Gleichbehandlung wegen des Geschlechts, die das Arbeitsrecht im BGB betreffen, wurden in das AGG übernommen.

Tarifvertragsparteien, Arbeitgeber, Beschäftigte und deren Vertretungen sollen daran mitwirken, Benachteiligungen zu verhindern oder zu beseitigen. Nicht jede unterschiedliche Behandlung ist jedoch eine verbotene Benachteiligung. So erlauben die EU- Richtlinien, die dem Gesetz zugrunde liegen, z.B. die Festsetzung eines Höchstalters für die Einstellung auf Grund der spezifischen Ausbildungsanforderungen eines bestimmten Arbeitsplatzes oder der Notwendigkeit einer angemessenen Beschäftigungszeit vor dem Eintritt in den Ruhestand. Spezifische Fördermaßnahmen zum Ausgleich bestehender Nachteile (z. B. Frauenförderung, Maßnahmen für Behinderte) bleiben ebenfalls zulässig.

Wer sich näher mit dem neuen Gesetz beschäftigen möchte, findet den im Bundesgesetzblatt veröffentlichten Gesetzestext im Internet unter dem Link http://217.160.60.235/ BGBL/ bgbl1f/ bgbl106s1897.pdf. Eine Broschüre, die bei der Umsetzung des AGG in der täglichen Personalarbeit helfen soll, hat der BRV-Kooperationspartner persona service heraus gegeben.

Die Broschüre liegt für BRV-Mitgliedsunternehmen in begrenzter Zahl in der BRV-Geschäftsstelle auf Abruf bereit.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2007

Gleichförmigkeit von Reifen

Die Reifengleichförmigkeit wird von den Reifenherstellern bei Pkw-Reifen im Werk überprüft. Mehrere Kraftschwankungswerte werden gemessen:

1. Radialkraftschwankung
2. erste radiale Harmonische
3. Lateralkraftschwankung
4. Konizität

1. Radialkraftschwankung

Radialkraftschwankungen treten dann auf, wenn der Reifen nicht gleichmäßig über seinen Umfang einfedert. In radialer Richtung ungleich wirkende Kräfte haben den gleichen Effekt wie eine statische Unwucht. Sie führen zu Vibrationen und Schwingungen, die zu Lasten der Reifen (Abriebsbild) sowie der Radlager und Radaufhängungen gehen können. Aufgrund der Tatsache, dass die Lage der größten Radialkraftschwankungen sehr oft mit der des größten Höhenzuschlages zusammenfällt, hat die Beseitigung des Höhenzuschlages (durch Matchen) meist auch die Beseitigung oder zumindest Reduzierung der Radialkraftschwankung zur Folge.

2. Erste radiale Harmonische (RIH)

Die Laufflächenkontur eines Reifens ist kein vollkommener Kreis. Nur wenn Laufflächenkontur und Wulstkreis denselben Mittelpunkt haben, ist RIH = 0.

Je stärker jedoch die Mittelpunkte der
beiden Kreise voneinander abweichen,
desto größer ist der Wert für RIH
(s. Zeichnung).
Die gemessene Abweichung zwischen dem
Mittelpunkt des Wulstkreises und dem
Zentrum der ersten radialen Harmonischen
stellt die Größe von RIH dar.

3. Lateralkraftschwankungen

Im Gegensatz zu den radial wirkenden Kraftschwankungen machen sich Lateralkraftschwankungen (lateral = seitlich) durch unterschiedliche seitliche Einfederungen bemerkbar. Die unterschiedlichen Federsteifigkeiten werden vor allem bei Kurvenfahrten spürbar und zwar in ähnlicher Weise und mit ähnlichen Auswirkungen wie bei einer dynamischen Unwucht. Starke Lateralkraftschwankungen an einem Fahrzeug rufen bei geringen Geschwindigkeiten Radflattern und bei hoher Geschwindigkeit Vibrationen hervor.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

4. Konizität (CON)

Unter dem sogenannten Konus-Effekt versteht man das Bestreben des Reifens, seitlich abzuwandern, wodurch der Fahrer eine konstante Kraft auf das Lenkrad ausüben muss, um das Fahrzeug in der Spur zu halten.

Der Konus-Effekt ist mit einem Kegel vergleichbar, der immer nach der gleichen Seite, nämlich der des kleineren Durchmessers hin rollen will und zwar unabhängig von der Drehrichtung. Mit anderen Worten: Wird ein Reifen mit dem Konus-Effekt von der einen auf die andere Seite ummontiert und damit die Seite des kleineren Durchmessers ge ändert, so ändert sich auch die Richtung der Seitenkraft. Der Effekt ist vergleichbar mit der Auswirkung des Radsturzes oder eines einseitig abgefahrenen Reifens. Bei positivem Radstand zum Beispiel drängt das Rad nach außen. (Es ist jedoch zu beachten, dass nicht nur die Reifen das Fahrzeug aus der Spur ziehen können.)

Eine weitere Beeinträchtigung der Reifengleichförmigkeit ist die Unwucht. Dabei handelt es sich um die ungleiche Gewichtsverteilung im Reifen/Rad (statische Unwucht) bzw. die ungleiche Gewichtsverteilung von einer Seite eines Reifens/Rades auf die andere (dynamische Unwucht). Eine Unwucht wirkt sich erst bei hohen Geschwindigkeiten aus, da sie durch die Zentrifugalkraft eines schnell drehenden Rades hervorgerufen wird (steigert sich im Quadrat zur Geschwindigkeit!). Probleme, die aufgrund von Unwuchten entstehen, sind gewöhnlich unabhängig von anderen Gleichförmigkeitsschwankungen.

Geometrische Ungleichförmigkeiten (sichtbare Abweichungen von der Idealform) sind am ehesten von einer Fachwerkstatt zu korrigieren, wohingegen es sich bei den unter Punkt 1. bis 4. genannten Ungleichförmigkeiten oft schwer zu beurteilen ist, bis zu welchem Ausmaße diese zu beheben sind. Lässt sich ein Höhenschlag in aller Regel beseitigen, können bei einem Seitenschlag oft nur die Auswirkungen im Fahrbetrieb behoben werden, rein physisch bleibt er meist weiter bestehen. Im Allgemeinen wird durch das Anbringen eines oder mehrerer Gegengewichte an der der unwuchtigen Stelle genau gegenüberliegenden Position (180 Grad) die ungleiche Massenverteilung ausgeglichen. Dies geschieht mit Hilfe eines stationären Auswuchtgerätes.

RFV und RIH können nicht vor Ort kontrolliert werden, da keine geeigneten Geräte zur Kraftmessung vorhanden sind. Um die Auswirkung eventueller Radialkraftschwankungen im Reifen so gering wie möglich zu halten, gibt es jedoch zwei Korrekturverfahren:

a. Die getrennte Messung des Höhenzuschlages von Reifen bzw. Rad (z. B. mit einem stationären Auswuchtgerät) und die darauf folgende Abstimmung (matchen) der höchsten Stelle des Reifens mit der niedrigsten Stelle der Felge.

b. Die Abstimmung (matchen) der höchsten Stelle der Felge mit der niedrigsten RIH-Stelle, die an der Reifenseitenwand durch einen farbigen Punkt (silber, grün, gelb, usw.) gekennzeichnet wird.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

Wichtiger Hinweis: Der niedrigste bzw. höchste Punkt einer Felge kann nur dann eindeutig bestimmt werden, wenn man den Höhenschlag beider Felgenschultern (innen/außen) vergleicht. Lateralkraftschwankungen sind ebenfalls bis zu einem gewissen Grad durch matchen zu beheben.

Die Richtung der restlichen Zugkraft (con) eines Reifens wird durch einen roten Punkt im mittleren Seitenwandbereich gekennzeichnet. Zur Vermeidung des Fahrzeugverziehens im Betrieb müssen die beiden Reifen jeder Achse so montiert werden, dass sich die roten Markierungen entweder beider auf der inneren oder auf der äußeren Radhälfte befinden. Folgende Grenzwerte (für montierte Reifen) sind allgemein anerkannt, um ein ruhiges Fahrverhalten auf durchschnittlich empfindlichen Fahrzeugen zu gewährleisten:

- Höhenschlag	bis 0,8 mm
- Seitenschlag bis	bis 1,0 mm
- Statische Unwucht	bis 80 Gramm
- Dynamische Unwucht	bis 40 Gramm auf jeder Seite

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

STELLUNGNAHME

des

Bundesverbandes Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V.

zum Thema

"Änderung der Handwerksordnung zum 1. Januar 1994

Konsequenzen für den Reifenfachhandel und das Vulkaniseur-/Reifenmechaniker-Handwerk im Hinblick auf die Ausübung von Tätigkeiten

insbesondere im Kfz-Mechaniker-Handwerk"

(Stand: Oktober 2002; Inhaltliche Abstimmung des Statements erfolgte mit dem Zentralverband des Deutschen Handwerks und dem Zentralverband des Kfz-Handwerks)

I. Ausgangslage

Die Novelle zur Handwerksordnung ist am 1. Januar 1994 in Kraft getreten. Das Gesetz enthält eine Fülle von Neuregelungen auf den verschiedensten Gebieten. Ein Kernpunkt der Novelle bezieht sich darauf, wie den Wünschen sowohl der Auftraggeber (= Kunden) von Handel und Handwerk als auch den Auftragnehmern (= Handel und Handwerk) möglichst branchenübergreifende Leistungen zu erhalten bzw. anzubieten, sinnvoll Rechnung getragen werden kann.

Konkret handelt es sich um folgende Regelungen:

- Wer bereits ein Handwerk betreibt, soll künftig auch Arbeiten in anderen Handwerken ausführen dürfen, wenn sie das Leistungsangebot seines Handwerks wirtschaftlich ergänzen (§ 5 HWO).

- Wer bereits als Handwerker tätig ist, darf sich künftig auch in anderen Handwerken betätigen, wenn er die hierfür erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten nachgewiesen hat. Hierüber wird ihm eine Ausübungsberechtigung erteilt (§ 7a HWO).

II. Problemstellung

Die Novellierung der Handwerksordnung hat insbesondere aufgrund der o.g. Regelungen zu Rückfragen von Reifenfachhändlern (die keinen Vulkaniseur- bzw. Kfz-Meister beschäftigen) und Vulkaniseur-Meistern in der Verbandsgeschäftsstelle geführt. Die Rückfragen bezogen sich insbesondere auf die Frage, welche Tätigkeiten, die zum Berufsbild des Kfz-Mechanikers gehören, nach der HWO-Novellierung ausgeführt werden dürfen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 05/2003

Vor dem Hintergrund der Diversifikationsbemühungen der Reifenersatzbranche konzentrieren sich die Anfragen besonders auf die nachfolgenden Bereiche:

- Bremsendienst
- Stoßdämpferdienst
- Auspuffdienst
- Tieferlegung von Fahrzeugen durch Einbau von Tieferlegungsfedern oder Komplettfahrwerken

Des Weiteren bezogen sich die Anfragen von Reifenfachhändlern auf die Frage, welche Teiltätigkeiten des Vulkaniseur-Handwerks ohne Beschäftigung eines Meisters ausgeübt werden dürfen.

III. Die Gesetzeslage

a) bezogen auf einen Reifenfachhändler, der keinen Vulkaniseur- bzw. Kfz-Meister beschäftigt, Teiltätigkeiten dieser Handwerke aber ausführen möchte.

1) Wird die sogenannte Unerheblichkeitsgrenze, die im Kfz-Handwerk derzeit bei € 39.597,- liegt (die aktuelle Unerheblichkeitsgrenze im Vulkaniseur-Handwerk, die bislang bei 81.500,- DM lag, war im Frühjahr 2003 noch nicht bekannt gegeben), überschritten, so handelt es sich um einen so genannten handwerklichen Nebenbetrieb, der in die Handwerksrolle eingetragen werden muss. Ein handwerklicher Nebenbetrieb liegt vor, wenn in ihm Waren zum Absatz an Dritte handwerksmäßig hergestellt oder Leistungen für Dritte handwerksmäßig bewirkt werden.

   Erforderlich ist die Einstellung eines Betriebsleiters, der in der Regel über die Meisterqualifikation verfügen muss.

   Der Nebenbetrieb muss den Tätigkeiten des Hauptbetriebes untergeordnet sein.

   Eine Werbung mit den Teiltätigkeiten wird von den Gerichten unterschiedlich beurteilt.

   Die Gründung einer "zweiten Firma", beispielsweise einer GmbH, in der die Nebenbetriebstätigkeiten angesiedelt sind, ist nicht erforderlich.

   Ein Nebenbetrieb existiert in der rechtlichen Hülle des Hauptbetriebes.

   Wichtig! Grundvoraussetzung für einen handwerklichen Nebenbetrieb ist die fachliche/technische Verbundenheit zwischen den Tätigkeiten des Hauptbetriebes und denen des Nebenbetriebes.

   Die Nebenbetriebseigenschaften (fachliche/technische Verbundenheit zwischen Reifenfachhandel einerseits und Vulkaniseur-Handwerk/Kfz-Mechaniker-Handwerk andererseits) sind bisher gerichtlich nicht geklärt.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 05/2003

2) Wird die sogenannte Unerheblichkeitsgrenze unterschritten, spricht man von einem handwerklichen Nebenbetrieb unerheblichen Umfangs. Eine Tätigkeit ist dann unerheblich, wenn sie während eines Jahres den durchschnittlichen Umsatz und die durchschnittliche Arbeitszeit eines ohne Hilfskräfte arbeitenden Betriebes des betreffenden Handwerkszweiges nicht übersteigt.

   Eine Eintragung in die Handwerksrolle ist bei Teiltätigkeiten in unerheblichem Umfang nicht erforderlich. Eine Ausübungsberechtigung (z.B. Meisterqualifikation) muss nicht nachgewiesen werden.

   Eine Werbung mit den Teiltätigkeiten wird von den Gerichten überwiegend als nicht zulässig angesehen.

   Eine gesellschaftsrechtliche Umformung des Betriebes ist ebenfalls nicht erforderlich. Der unerhebliche Nebenbetrieb gehört organisch zum Hauptbetrieb.

   Auch bei einem unerheblichen Nebenbetrieb ist die fachliche/technische Verbundenheit Grundvoraussetzung für ein Tätigwerden in Bereichen des betreffenden Handwerkszweiges. Auch hier gilt: Die Nebenbetriebseigenschaften sind bisher gerichtlich nicht geklärt.

   Bei 1) und 2) gilt: Der Kundenauftrag bezüglich der Nebenbetriebstätigkeiten muss dem Auftrag, bezogen auf die Hauptbetriebstätigkeiten, untergeordnet sein.

b) bezogen auf einen Vulkaniseur-Meister, der mit dem Vulkaniseur-Handwerk in die Handwerksrolle eingetragen ist und Tätigkeiten in anderen Handwerken, die das Leistungsangebot seines Handwerks technisch/fachlich oder wirtschaftlich ergänzen, ausführen möchte.

   Hier kommt § 5 HWO zur Anwendung:
   "Wer ein Handwerk nach § 1 betreibt, kann hierbei auch Arbeiten in anderen Handwerken ausführen, wenn sie mit dem Leistungsangebot seines Handwerks technisch oder fachlich zusammenhängen oder es wirtschaftlich ergänzen."

   - Die Eintragung mit dem fremden Handwerk in die Handwerksrolle ist nicht erforderlich.
   - Es muss stets ein Erstauftrag im eigenen Handwerk vorliegen. Nur dann kann auch die Ausführung von Arbeiten in anderen Handwerken in Betracht kommen.
   - Es muss immer ein wechselseitiger Zusammenhang zwischen dem Leistungsangebot des eigenen Handwerks und den Arbeiten in anderen Handwerken gegeben sein.
   - Quantitativ müssen die Arbeiten im eigenen Handwerk überwiegen.
   - Eine isoliert betriebene Werbung für Arbeiten in anderen Handwerken ist im Rahmen von § 5 HWO nicht gestattet.
   - Die Tätigkeiten in anderen Handwerken dürfen, sofern sie sich als eine wirtschaftliche Ergänzung des eigenen Leistungsangebotes darstellen, nur dann angeboten werden, wenn sie in Verbindung mit einem Auftrag in dem eigenen Handwerk stehen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 05/2003

Grundsätzlich:

Wenngleich sich die Betätigungsmöglichkeit aufgrund von § 5 HWO merklich erweitert, so sollte sich jeder handwerkliche Unternehmer bewusst sein, ob er auch so viel an "know how" aus dem anderen Handwerk besitzt, um sich dort ohne Risiken betätigen zu können. Denn dem Auftraggeber stehen nach wie vor die gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungs- und Haftungsansprüche zu.

c) bezogen auf einen Vulkaniseur-Meister, der sich mit einem anderen Handwerk in die Handwerksrolle eintragen lassen möchte, ohne den Beschränkungen des § 5 HWO zu unterliegen.

Hier kommt § 7a HWO zur Anwendung:

"Wer ein Handwerk nach § 1 betreibt, erhält eine Ausübungsberechtigung für ein anderes Gewerbe der Anlage A oder für wesentliche Tätigkeiten dieses Gewerbes, wenn die hierfür erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten nachgewiesen sind; dabei sind auch seine bisherigen beruflichen Erfahrungen und Tätigkeiten zu berücksichtigen."

- Den Nachweis der Kenntnisse und Fertigkeiten kann der Antragssteller auf verschiedene Art erbringen, z.B. durch Besuch entsprechender Kurse mit Abschlussprüfung in dem anderen Handwerk oder durch ein Fachgespräch mit einem sachverständigen Handwerker aus dem anderen Handwerk, oder aber durch den Nachweis, dass er solche Tätigkeiten bereits ausgeführt hat. Der Nachweis hat sich dabei auf die praktischen und theoretischen Kenntnisse in dem anderen Handwerk bzw. in Teilen des anderen Handwerks zu beschränken, sofern die betriebswirtschaftlichen, kaufmännischen und rechtlichen Kenntnisse bereits durch die Meisterprüfung im Primärhandwerk nachgewiesen sind.

  Entsprechende Lehrgänge zum Erwerb der Ausübungsberechtigung bietet die Stahlgruber-Stiftung in München (Telefon: 089 - 71 002 103, Ansprechpartner: Herr Martin Kiechl, Studienleiter der Stahlgruber-Stiftung) an.

- Es besteht keinerlei Bindung an den Erstauftrag.

- Nach dem Wortlaut der Vorschrift ist kein wirtschaftlicher Zusammenhang zwischen dem eigenen Handwerk und den Tätigkeiten in anderen Handwerken gefordert. Die Vorschrift erlaubt es also auch, Tätigkeiten in einem "artfremden" Handwerk durchzuführen. In den meisten Fällen dürfte dies allerdings wirtschaftlich gesehen wenig sinnvoll sein. Vielmehr wird sich die Tätigkeit in anderen Handwerken nur dann als vernünftig erweisen, wenn eine Bindung an das primär ausgeübte Handwerk vorhanden ist.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 05/2003

Wartung von Hebebühnen

Fallen in der Werkstatt?

"UVV und Wartung an Hebebühnen ernst nehmen!" - mit diesem Appell beginnt ein interessanter Beitrag, den die Technische Fachzeitschrift für das Kraftfahrzeughandwerk "Krafthand" in ihrer Ausgabe 20 vom 20. Oktober 2001 veröffentlicht hat. Mit freundlicher Genehmigung der Redaktion veröffentlichen wir nachfolgend einige Auszüge aus dem Artikel, der auch für den Reifenfachhandel von hoher Relevanz ist. Wer nach der Lektüre der gekürzten Version noch mehr wissen möchte: bei Interesse können Sie den Originalbeitrag in der BRV-Geschäftsstelle abrufen.

Den sicheren Betrieb von Hebebühnen in den Werkstätten regelt innerhalb Deutschlands die VGB 14 (Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft; siehe hierzu den Text auf der übernächsten Seite) sowie die DIN EN 1493. Ob sich der Betreiber daran hält oder nicht, steht allerdings auf einem ganz anderen Blatt! Letztendlich obliegt es dem Werkstattbetreiber oder Firmeninhaber, wie er mit dieser Thematik umgeht. Es kann an dieser Stelle nur immer wieder dringend empfohlen werden, trotz aller Routine beim Umgang mit Hebebühnen und dem Anheben von Fahrzeugen nicht leichtsinnig zu handeln.

Hebebühnen, gleich welchen Typs, sind nach der ersten Inbetriebnahme in Abständen von längstens einem Jahr durch einen Sachkundigen (siehe hierzu die Definition auf der letzten Seite Stichwort "Hebebühnen") zu prüfen. Im Wesentlichen beschränkt sich der Umfang auf eine Sicht- und Funktionsprüfung und erstreckt sich auf

- den Zustand der Bauteile und Einrichtungen, auch auf die Feststellung, ob Änderungen vorgenommen worden sind,
- die Vollständigkeit und Wirksamkeit der Sicherheitseinrichtungen,
- die Vollständigkeit des Prüfbuches.

Die jährlichen Prüfungsbefunde sind in dem der Hebebühne zugeordneten Prüfbuch aufzubewahren.

"Mir kommen keine Wartungsverträge ins Haus! Alles nur Geldmacherei. Erst, wenn die Bühne steht, wird der Service geholt!" Solche Argumentationen tauchen immer wieder auf, wenn es um die Frage geht: Wartungsverträge für Arbeitsmaschinen - ja oder nein? Die Vorteile eines solchen Vertrages, egal mit welchem Werkstattausrüster auch immer abgeschlossen, liegen auf der Hand: die größte Schwachstelle, die Terminverfolgung, obliegt dem Vertragsgeber. Die Gefahr, mit der Berufsgenossenschaft oder dem Gesetzgeber in Konflikt zu kommen, entfällt. Bei den meisten Wartungsverträgen ist nach durchgeführter Wartung die jährliche UVV-Prüfung mit dabei. Daneben verspricht der regelmäßige Service eine hohe Zuverlässigkeit der Hebeeinrichtung und festgestellte Mängel können in der Regel sofort abgestellt werden. Stillstand und Unproduktivität des Arbeitsplatzes lassen sich so auf ein Minimum reduzieren. Die Wartung ist zudem auf den jeweiligen Bühnentyp abgestimmt.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2002

Nirgendwo steht geschrieben, dass nur der Bühnenhersteller die Abnahme durchführen kann. Grundsätzlich gibt es dazu zwei Alternativen: Entweder man "kauft" sich den Sachkundigen von einer Prüforganisation oder einem Sachverständigenbüro oder man lässt einen geeigneten Mitarbeiter aus dem eigenen Betrieb zum Sachkundigen (bei Herstellern der eingesetzten Bühnen oder der Berufsgenossenschaft) ausbilden.
Jedes dieser Modelle hat spezifische Vor- und Nachteile. Welche Alternative die geeignetere ist, kann deshalb nicht allgemein gültig beantwortet werden. Letztendlich entscheidet neben der Kostenfrage auch der zu betreibende Aufwand, den man zu leisten bereit ist, um die einschlägigen Vorschriften zu erfüllen.

Fest steht jedoch: welche Nachteile aus Sicht des Unternehmens auch immer dem einen wie dem anderen Modell anhaften mögen - eine Vernachlässigung der im Zusammenhang mit dem Einsatz von Hebebühnen sich ergebenden Pflichten ist mit Sicherheit die weitaus schlechteste Alternative! Insofern empfehlen wir, bei diesem Thema die nötige Sorgfalt walten zu lassen. Ein erster Schritt hierzu könnte die intensivere Beschäftigung mit weiteren Aspekten sein, die hierbei zu beachten sind. Wer sich dafür interessiert:
Wir schicken Ihnen die Langfassung des Artikels - wie eingangs schon erwähnt - gerne zu!

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2002

UVV - Unfallverhütungsvorschriften für Hebebühnen

Ein umfangreiches Regelwerk in teilweise recht kompliziertem "Gesetzesdeutsch" behandelt u. a. die jährlich durchzuführenden Prüfungen an Hebebühnen. Hier das Wichtigste aus VGB 14* in Kürze:

§ 39 Regelmäßige Prüfungen

"Hebebühnen sind nach der ersten Inbetriebnahme in Abständen von längstens einem Jahr durch einen Sachkundigen prüfen zu lassen."

§ 41 Prüfumfang

(2) "Die regelmäßige Prüfung nach § 39 ist im Wesentlichen eine Sicht- und Funktionsprüfung. Sie erstreckt sich auf die Prüfung des Zustandes der Bauteile und Einrichtungen, auf Vollständigkeit und Wirksamkeit der Sicherheitseinrichtungen und die Vollständigkeit des Prüfbuches."

§ 42 Prüfbuch

Für "... Hebebühnen, die dafür bestimmt sind, dass Personen auf dem Lastaufnahmemittel mitfahren oder sich darunter aufhalten..." ist ein Prüfbuch vorgeschrieben und "hat die Befunde zur Erstinbetriebnahme sowie die der regelmäßigen und außerordentlichen Prüfungen" zu enthalten.

"§ 42 (3): der Befund muss enthalten:
1. Datum und Umfang der Prüfung mit Angabe der noch ausstehenden Teilprüfungen,
2. Ergebnis der Prüfung mit Angabe der festgestellten Mängel,
3. Beurteilung, ob der Inbetriebnahme oder dem Weiterbetrieb Bedenken entgegenstehen,
4. Angaben über notwendige Nachprüfungen, Name, Anschrift und Unterschrift des Prüfers."

"§ 42 (4) Die Kenntnisnahme und die Abstellung festgestellter Mängel sind vom Unternehmer im Befund zu bestätigen."

* Aussagen der VBG 14 der Süddeutschen Metall-Berufsgenossenschaft (SMBG), Stand 1. Januar 1997.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2002

Sachkundige und Sachverständige

Die VGB 14 beschreibt auch, wer die regelmäßigen Prüfungen an Hebebühnen durchführen darf:

a) Sachkundiger "ist, wer auf Grund seiner fachlichen Ausbildung und Erfahrung ausreichend Kenntnisse auf dem Gebiet der Hebebühnen hat und mit den einschlägigen staatlichen Arbeitsschutzvorschriften, Unfallverhütungsvorschriften, Richtlinien und allgemein anerkannten Regeln der Technik (DIN-Normen, VDE-Bestimmungen, ...) soweit vertraut ist, dass er den arbeitssicheren Zustand von Hebebühnen beurteilen kann."
Dies können z.B. die Monteure der Hebebühnenhersteller, eigens geschulte Mitarbeiter aus der eigenen Werkstatt oder Mitarbeiter von Sachverständigenbüros mit entsprechender Zusatzausbildung sein.

b) Sachverständiger "ist, wer auf Grund (...) Erfahrung besondere Kenntnisse (...) hat und mit (...) der Technik (DIN-Normen ...) vertraut ist. Er soll Hebebühnen prüfen und beurteilen können."
Dies können Fachingenieure von Prüforganisationen wie TÜV, Dekra oder freien Sachverständigenbüros sein. Und natürlich auch die Spezialisten aus Konstruktion und Fertigung beim Bühnenhersteller selbst.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2002

Hochvoltsysteme – BGI 8686: Qualifizierung für Arbeiten an Fahrzeugen mit Hochvoltsystemen

Fahrzeuge mit Hybrid- oder Elektroantrieben sind stetig dabei, im deutschen Straßenverkehr Einzug zu halten. Da diese Fahrzeuge mit hohen Spannungen betrieben werden, nennt man sie auch Hochvolt-(HV-)Fahrzeuge.
Laut Aussage der Berufsgenossenschaft (BGI 8686) können allgemeine **Instandhaltungsarbeiten** an Fahrzeugen mit Hochvolt-Systemen (z. B. Arbeiten an der Abgasanlage, Öl- wechsel, Reifenwechsel) ohne irgendwelche besonderen Maßnahmen durchgeführt werden. Vorausgesetzt allerdings, das Hochvolt-System ist in Ordnung – wovon man in der Regel ausgehen kann –, die Mitarbeiter haben eine abgeschlossene Berufsausbildung und wurden über die Besonderheiten und Gefährdungen an Krafttfahrzeugen mit HV-Systemen informiert. Dazu genügt eine betriebliche Unterweisung; einer gesonderten Fachkunde-qualifikation/Prüfung bedarf dies nicht.
Durch die Unterweisung sollen die Mitarbeiter im Umgang mit den HV-Systemen sensibilisiert werden, damit sie sicher am Fahrzeug arbeiten können. Es soll erreicht werden, dass die Mitarbeiter die HV-Komponenten sicher bedienen können, den Aufbau und die Wirkungsweisen verstehen und mit den Kennzeichnungen der Komponenten vertraut sind. Inhalt der Unterweisung muss auch sein, dass elektrotechnische Arbeiten an den HV-Komponenten unzulässig sind. Ein Nichtbeachten kann zu gefährlicher Körperdurchströmung oder Lichtbogenbildung führen.

Inhalte dieser Unterweisung müssen unter anderem sein:

- Bedienen von Fahrzeugen und der zugehörigen Einrichtungen (z. B. Prüfstände)
- Durchführung allgemeiner Tätigkeiten, die keine Spannungsfreischaltung des HV-Systems erfordern
- Durchführung aller mechanischen Tätigkeiten am Fahrzeug (Aber: „Hände weg von Orange!")
- Service-Disconnect „ziehen und strecken" als zusätzliche Sicherungsmaßnahme
- Festlegen der anzusprechenden Person bei Unklarheiten
- Unzulässige Arbeiten am Fahrzeug

Die Unterweisung ist von der Unternehmensleitung zu veranlassen und von ihr selbst oder von der entsprechend beauftragten Person – z. B. der Sicherheitsfachkraft – durchzuführen und zu dokumentieren.

Weil der Spannungsbereich bei HV-Fahrzeugen bis zu 1.000 Volt beträgt (Im Vergleich zu ca. 12 Volt bei herkömmlichen Kfz), **dürfen Arbeiten an den HV-Systemen selbst nur Kfz-Mechaniker, -Elektriker oder -Mechatroniker durchführen, die eine spezielle Zusatzausbildung absolviert haben.** Ergänzend zu ihrer Basis-Berufsausbildung in einem der vorgenannten Berufsbilder müssen sie die Fachkunde für Arbeiten an HV-eigensicheren Systemen erwerben. Nur mit dieser Zusatzausbildung dürfen sie HV-Systeme spannungsfrei schalten und selbst Arbeiten an spannungsfreien HV-Komponenten durchführen oder andere Mitarbeiter unterweisen, damit diese in der Lage und berechtigt sind, unterstützende Tätigkeiten an HV-Systemen unter ihrer Aufsicht durchzuführen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2013

Ein entsprechendes zweitägiges Seminar „Fachkundiger für Arbeiten an HV-eigensicheren Systemen" bietet z. B. die TAK, Technische Akademie des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes, an.

Zugelassen zum Lehrgang sind:

- Kfz-Mechaniker, Kfz-Elektriker und Kfz-Mechatroniker mit Ausbildungsabschluss nach 1973
- Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker bzw. Mechaniker für Karosserieinstandhaltungstechnik mit Ausbildungsabschluss nach 2002
- Personen, die eine entsprechende Zusatzausbildung als Kfz-Servicetechniker bzw. Meister nachweisen können.

Die BGI finden BRV-Mitglieder im internen Bereich der BRV-Homepage (www.brv.bonn.de) unter:
Mitglieder-Login / Downloads / Arbeitssicherheit / BGI 8686 – Qualifizierung von Arbeiten an Fahrzeugen mit Hochvoltsystemen.
Informationen zum Schulungsangebot der TAK sind im Internet zu finden unter: www.tak.de

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2013

Höchstgeschwindigkeit - Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bei bestimmten Gespannen

Pkw mit Anhänger

Die 9. Ausnahmeverordnung zur StVO, die mit Wirkung vom 22.10.1998 die Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Krafttfahrzeuggespanne (Pkw mit Anhänger und andere mehrspurige Krafttfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 3,5 Tonnen mit Anhänger) auf Autobahnen und Kraftfahrtstrassen von 80 km/h auf 100 km/h zulässt und vorerst bis 31.12.2003 befristet war, ist verlängert worden und somit weiterhin in Kraft. Diese Verlängerung ist am 12.11.2003 im Bundesgesetzblatt verkündet worden und damit bereits in Kraft.

Es bleibt allerdings dabei, dass in Bezug auf die Reifen (Anhängerreifen) unter anderem folgende Voraussetzungen erfüllt sein müssen (die kompletten Voraussetzungen entnehmen Sie bitte den folgenden Seiten, gleiches Stichwort):

- die Reifen dürfen für eine Geschwindigkeit von 100 km/h keinen Zuschlag zum Lastindex erhalten haben,
- sie müssen jünger als sechs Jahre sein (ab Herstellungsdatum/DOT-Nummer) und
- mindestens der Geschwindigkeitskategorie L (120 km/h) entsprechen.

Die Erfüllung der gesamten Voraussetzungen - also auch der, die nicht unmittelbar die Reifen betreffen (siehe oben) - muss durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder einen Prüfingenieur einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation auf einem entsprechenden Formular bestätigt werden. Die Straßenverkehrsbehörde muss auf diesem Formular, das während der Fahrt mitzuführen ist, bescheinigen, dass das Gespann für die Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zugelassen ist und gibt bei Tempo 100 km/h-Plaketten aus, die am Zugfahrzeug und am Anhänger angebracht werden müssen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2004

Höchstgeschwindigkeit
Erhöhung für bestimmte Gespanne (Pkw mit Hänger)

Tempo 100 auf Autobahnen für bestimmte Gespanne zulässig

Mit Wirkung vom 22. Oktober 1998 ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Kraftfahrzeuggespanne - Pkw mit Anhänger und andere mehrspurige Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 3,5 Tonnen mit Anhänger - auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen von bisher 80 km/h auf 100 km/h angehoben worden. Allerdings müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

Die zulässige Masse des Anhängers darf den Wert "x mal Leermasse Zugfahrzeug" nicht überschreiten, es gilt:

* für alle Anhänger ohne Bremse und für Anhänger mit Bremse, aber ohne hydraulische Schwingungsdämpfer: x = 0,3
* für Wohnanhänger mit Bremse und hydraulischen Schwingungsdämpfern: x = 0,8
* für andere Anhänger mit Bremse und hydraulischen Schwingungsdämpfern: x =1,1, wobei als Obergrenze in jedem Fall der jeweils kleinere Wert der beiden folgenden Bedingungen gilt:
  - zulässige Masse Anhänger </= zulässige Masse Zugfahrzeug
  - zulässige Masse Anhänger </= zulässige Anhängerlast gemäß Fahrzeugschein.

Für die Anhängerreifen gilt, dass diese für eine Geschwindigkeit von 100 km/h keinen Zuschlag zum Lastindex erhalten haben dürfen, jünger als sechs Jahre sind und mindestens der Geschwindigkeitskategorie L (= 120 km/h) entsprechen. Das Zugfahrzeug muss mit einem automatischen Blockierverhinderer (ABS) ausgerüstet sein.

Die Erfüllung dieser Voraussetzungen muss durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder einem Prüfingenieur einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation auf einem entsprechenden Formular bestätigt werden. Die Straßenverkehrsbehörde muss auf diesem Formular, das während der Fahrt mitzuführen ist, bescheinigen, dass das Gespann für die Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zugelassen ist, und gibt zwei Tempo 100 km/h-Plaketten aus, die am Zugfahrzeug und am Anhänger angebracht werden müssen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/1999

Jetzt bundesweit durchlaufende Posten

In der Vergangenheit hatten wir mehrfach über die Diskussion berichtet, ob HU-Prüfgebühren hinsichtlich des Umsatzsteuerrechtes von den Prüfstellen als durchlaufende Posten zu behandeln seien oder ob gewerblichen Kunden bei entsprechender Rechnungsgestaltung durch die prüfende Werkstatt eine Vorsteuerabzugsberechtigung zustehe. Wie der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) in einem Rundschreiben vom 17. Dezember 2002 berichtete, ist die Frage jetzt bundeseinheitlich geklärt: Seit 1. Januar 2003 sind die Gebühren für Fahrzeuguntersuchungen gemäß § 29 StVZO von den Prüfstützpunkten (Kfz-Werkstätten, aber auch Reifenhandelsbetriebe, die ihren Kunden diesen Service anbieten) in ganz Deutschland als durchlaufende Posten im Sinne von § 10 Abs. 1 Satz 5 UStG zu behandeln. Die bis Ende 2002 in Baden-Württemberg, Bayern und Sachsen noch geltende Sonderregelung, die einen Vorsteuerabzug erlaubte, ist entfallen. Nur noch die Prüforganisationen selbst können den (gewerblichen) Kfz-Haltern durch entsprechende Rechnungsgestaltung das Vorsteuerabzugsrecht verschaffen.

Mit Datum vom 18.02.2003 hat das Bundesfinanzministerium einen entsprechenden Erlass vorgelegt, der die neue Rechtsauffassung ab 1. Januar 2003 verbindlich regelt. Werkstätten, die bis zum 31. Dezember 2002 die angefallenen Gebühren für die Hauptuntersuchung falsch (also unter Ausweis von Umsatzsteuer anstatt als durchlaufende Posten) abgerechnet haben, müssen im Falle einer Betriebsprüfung aber nicht mit Konsequenzen rechnen. Darauf haben sich die obersten Finanzbehörden geeinigt.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 05/2003

Doppelmitgliedschaft in HwK und IHK

Genau genommen handelt es sich bei der Zugehörigkeit sowohl zur Handwerkskammer als auch zur Industrie- und Handelskammer nicht um eine Doppelmitgliedschaft. Vielmehr ist das Unternehmen mit seinen beiden auf unterschiedliche Tätigkeiten ausgerichteten Betriebsteilen Mitglied bei der jeweiligen Kammerorganisation. Solche, sich stets aus der Kombination mehrerer Tätigkeiten ergebenden Zugehörigkeiten sind in vielen Wirtschaftsbereichen anzutreffen, rechtlich anerkannt und zum Teil sogar ausdrücklich in den betreffenden Kammergesetzen erwähnt.

Naturgemäß ist für diese Unternehmen die Beitragsaufteilung unter beiden Kammerorganisationen von besonderer Bedeutung. Mischbetriebe zahlen bei beiden Kammern den in der jeweiligen Beitragsordnung festgesetzten Grundbeitrag. Bei den Handwerkskammern etwa beträgt der durchschnittliche Grundbeitrag etwa 110,- € pro Jahr.

Der sogenannte Zusatzbeitrag orientiert sich für alle Betriebe - so auch für die Mischbetriebe - an der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit. Diese wird nach Kriterien wie zum Beispiel Umsatz, Lohnsumme, Beschäftigtenzahl ermittelt. Die so festgestellte Gesamtbeitragshöhe von 100% wird entsprechend dem Anteil der wirtschaftlichen Leistungskraft der jeweiligen Betriebsteile (Handwerk und Handel) unter den beiden Kammern aufgeteilt.

Damit ist sichergestellt, dass Mischbetriebe, bei dem von seiner Höhe her relevanten Zusatzbeitrag durch ihre Mitgliedschaft bei zwei Kammern keiner zusätzlichen finanziellen Belastung ausgesetzt sind. Die Betriebe werden also in diesem relevanten Bereich nicht schlechter gestellt als "ungeteilte Unternehmen", die Mitglied bei nur einer Kammer sind.

Es kommt hinzu, dass der Gesetzgeber für die IHK-Mitgliedschaft von Handwerksbetrieben, deren Gewerbebetrieb nach Art und Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb erfordert, eine pauschale Lösung gewählt hat. Diese Betriebe werden erst beitragspflichtig bei der IHK, wenn der Umsatz des nicht handwerklichen Betriebsteils 130.000,- € übersteigt. Mit dieser Regelung ist ein nicht unbeträchtlicher Teil von Handel treibenden Handwerksbetrieben von einer Beitragszahlung an die IHK gänzlich freigestellt.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2005

Zollamt darf Ware zurückhalten

Ein Fall aus der Praxis hat in den vergangenen Monaten für einiges Aufsehen in der Reifenbranche gesorgt: Ein deutscher Reifenhändler hatte in Singapur einen Container Lkw-Reifen gekauft, der in Hongkong verschifft wurde. Das Zollamt am Unternehmenssitz des importierenden Händlers verlangte unter Hinweis auf markenschutzrechtliche Gründe von ihm eine Bescheinigung des Lkw-Reifen-Produzenten (in diesem Fall Michelin) darüber, dass er zum Vertrieb der Produkte in Deutschland berechtigt ist. Anderenfalls erfolge keine Freigabe der Ware bzw. könne keine Verzollung erfolgen.
Ist dieses Vorgehen des Zolls rechtens und – wenn ja – auf welcher konkreten rechtlichen Grundlage basiert es? Das ist eine für den Reifenfachhandel zweifelsohne wichtige Grundsatzfrage, um deren Klärung sich der BRV seit Mitte Mai intensiv bemüht hat.
Um die Ergebnisse der umfangreichen Recherchen gleich vorweg zu nehmen: Ja, das Zollamt ist auf Basis der EG-Verordnung Nr. 1383/2003 vom 22. Juli 2003 berechtigt, Importwaren aus Nichtgemeinschaftsländern bis zu zwanzig Arbeitstage zurückzuhalten bzw. deren Überlassung an den Importeur auszusetzen, wenn der Verdacht besteht, dass diese Waren ein Schutzrecht (z.B. Marken- und Urheberrechte, Geschmacksmuster oder Patente) verletzen. Der Zoll benachrichtigt dann unverzüglich den Rechtsinhaber – in diesem Fall also den Reifenhersteller – und setzt ihm eine Frist (in der Regel zehn Arbeitstage ab Eingang der Benachrichtigung, mit Verlängerungsmöglichkeit um weitere zehn Tage auf Antrag des Rechtsinhabers) für die Klärung, ob tatsächlich eine Schutzrechtsverletzung vorliegt. Informiert dieser nach Prüfung der Sachlage die Zollbehörde, dass dies nicht der Fall ist, hebt das zuständige Hauptzollamt die Zurückhaltung der Ware auf bzw. bewilligt deren Überlassung (vorausgesetzt, alle weitern Zollförmlichkeiten sind erfüllt). Stellt der Rechtsinhaber jedoch eine Rechtsverletzung fest, kann er ein Gerichtsverfahren gegen den Importeur einleiten, in dem letztendlich über die Beurteilung der Sachlage entschieden wird. Bestätigt das Feststellungsverfahren eine Verletzung der Schutzrechte, werden die Waren anschließend vernichtet.

Wichtig dabei zu wissen: damit der Zoll überhaupt einschreitet, „muss der Inhaber eines Rechts geistigen Eigentums bereits im Vorfeld einen so genannten Antrag auf Tätigwerden der Zollbehörden bei der Zentralstelle Gewerblicher Rechtsschutz (ZGR) in München einreichen" – so teilte die bei der Oberfinanzdirektion Nürnberg angesiedelte ZGR auf die Anfrage des BRV zum konkreten Fall mit. Diese Stelle prüft zunächst, ob die Voraussetzungen zur Bewilligung des Antrages vorliegen (Antragsteller ist Inhaber des Schutzrechts, Hinweise zur Erkennung einer Schutzrechtsverletzung wurden zur Verfügung gestellt etc.). Falls ja, werden die Zollstellen informiert und greifen bei Verdachtsmomenten ein. „Durch diese Zusammenarbeit mit der deutschen Zollverwaltung kann der Rechtsinhaber die Einfuhr von Fälschungen oder Nachahmungen seiner Waren aus Drittländern verhindern. Er schützt dadurch sein Unternehmen vor erheblichen wirtschaftlichen Schäden und dem Imageverlust, der durch Fälschungen entsteht.", so führt die ZGR in ihrer Stellungnahme weiter aus.

Soweit die Grundlagen. Zurück zum konkreten Fall, der mittlerweile auch durch eine Stelungnahme der Michelin endgültig geklärt ist. Auf die Bitte von Karlheinz Mutz, Chefredakteur der Zeitschrift „Gummibereifung", hat Dr. Klaus Neb, Direktor Vertrieb Deutschland, Österreich, Schweiz der Michelin Reifenwerke in Karlsruhe, die Sachlage in einem ausführlichen Statement dargestellt. Er bestätigt dabei, dass „Michelin, wie viele andere Markenhersteller auch, von der gesetzlich eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht" hat, „in EU-Ländern und nicht nur bei allen deutschen Zollbehörden einen Antrag und Unterlagen, die über die Marken und Produkte Michelins informieren, zu hinterlegen."

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2008

Weiter führt er aus: „Bei dem am 15.05.2007 in Rede stehenden Container mit Lkw-Reifen bestand der Verdacht einer Verletzung von Michelin-Markenrechten. Denn die Reifen wurden aus Singapur über Hongkong geliefert, stammten aber ausweislich der Reifenkennzeichnungen aus europäischen Michelin-Produktionsstätten". Neb weiter: „daraufhin entschied das Hauptzollamt die Aussetzung der Überlassung. Sofort wurde Michelin als Inhaber der Markenrechte benachrichtigt und aufgefordert, bis zum 31.05.2007 mitzuteilen, ob es sich um nachgeahmte Waren handle, oder nötigenfalls 10 Tage Fristverlängerung zu beantragen. Noch am gleichen Tag suchten unser zuständiger Vertriebsleiter sowie ein Gebietsleiter den Empfänger der Waren auf, um die dorthin gebrachten Lkw-Reifen in Augenschein zu nehmen. (...) Unsere Mitarbeiter untersuchten die Reifen auf äußerliche Auffälligkeiten und notierten sich die DOT-Nummern. Anschließend wurde mit Hilfe unserer französischen Zentrale geklärt, ob die Reifen tatsächlich aus Produktionen in Europa stammen konnten und auch nicht zu uns als gestohlen gemeldeten Warenmengen gehörten. All dies wurde mit höchster Eile durchgeführt, so dass wir bereits 1 Woche vor Fristablauf gegenüber dem zuständigen Hauptzollamt erklären konnten, dass keine Markenrechtsverletzung festgestellt worden sei. Auch den Empfänger informierten wir am 24.05.2007 darüber telefonisch."

Also: Ende gut, alles gut? Nun, für den betroffenen Händler war dies sicherlich keine angenehme Erfahrung und möglicherweise bleibt ihm – da sich der Verdacht der Zollbehörde letzten Endes als grundlos erwies – neben einem schalen Nachgeschmack von „viel Lärm um nichts" auch noch eine Umsatzeinbuße, denn laut „Gummibereifung" soll ihm zwischenzeitlich ein Kunde abgesprungen sein.

Doch bei allem Verständnis für die Interessen des Handels kann man der Markenindustrie sicher nicht das Recht absprechen, alle rechtlichen Möglichkeiten zum Schutz ihres geistigen Eigentums zu nutzen. Zudem auch das Argument von Michelin-Vertriebschef Dr. Neb nicht von der Hand zu weisen ist, dass der Schutz vor Marken- und Produktpiraterie durch die Hauptzollämter nicht nur zum Schutz der Markenrechtsinhaber, sondern auch der Verbraucher und des Handels betrieben wird: „Die Nachahmungen sind regelmäßig von minderer Qualität und bringen darüber hinaus Produktsicherheitsrisiken mit sich. Deshalb verstehen die Zollbehörden die Bekämpfung der Marken- und Produktpiraterie als gemeinsames und globales Problem." Sein Fazit: „Dieser Fall stellt einen alltäglichen Vorgang im Rahmen der Bekämpfung von Marken- und Produktpiraterie dar. Die Unterstützung der Hauptzollämter beim Schutz des geistigen Eigentums stellt einen wesentlichen Erfolgsfaktor dar. Dabei lässt es sich allerdings nicht vermeiden, dass in manchen Fällen – wie dem vorliegenden – auch rechtmäßig agierende Händler betroffen sind. Allerdings ist das die Ausnahme. Nach unseren bisherigen Erfahrungen liegen der ganz überwiegenden Zahl von Zurückhaltungen durch die Zollbehörden Verletzungen unserer Markenrechte zu Grunde."

Als Fazit für den Reifenhandel bleibt festzuhalten, dass bei Importen von Markenprodukten aus Drittländern mit Verzögerungen gerechnet werden muss, wenn der Hersteller der Ware bei der Zentralstelle Gewerblicher Rechtsschutz einen Antrag auf Tätigwerden der Zollbehörden gestellt hat und dieser bewilligt wurde. Eine Liste der entsprechenden Unternehmen ist im Internet unter http://www.zoll.de abrufbar. Einfach hier im Suchfeld das Stichwort „Schutzrechte" eingeben und anschließend das Suchergebnis „Antragsteller" anklicken. Auf dieser Website finden Interessenten auch umfangreiche Informationen zu den Themenbereichen „gewerblicher Rechtsschutz" sowie „Marken- und Produktpiraterie".

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2008

Welche Aushänge für die Kunden?

Info-Pflicht des Unternehmers

Unternehmer sind aufgrund zahlreicher Vorschriften verpflichtet, ihren Arbeitnehmern die verschiedensten rechtlichen Regelungen durch Aushang im Unternehmen jederzeit zugänglich zu machen. Was aber ist mit Informationen für Kunden? Welche Aushänge sollten für sie im Betrieb vorgesehen werden? Zu dieser Frage nimmt BRV-Justiziar Dr. Ulrich Wiemann wie folgt Stellung:

„Die aktuellen AGB sollten, nach Möglichkeit auf DIN A3 vergrößert, im Verkaufsraum an deutlich sichtbarer Stelle ausgehangen werden. Das ist eine zusätzliche und zweckmäßige Maßnahme, um die privaten Kunden in angemessener Weise über die Allgemeinen Geschäftsbedingungen zu informieren. Zugleich sollte weiterhin der Text der AGB auf den Auftragsunterlagen (Lieferschein, Auftragsbestätigung, Rechnung) abgedruckt sein."

Hierzu ein Hinweis der T&F-Redaktion: Eine 40x60 cm große Kunststofftafel mit der aktuellen BRV-AGB-Empfehlung für den Aushang im Unternehmen kann zum Preis von 15,- Euro zzgl. Versandkosten und MwSt. in der BRV-Geschäftsstelle bestellt werden.

Der Aushang einer Preisliste ist dagegen laut BRV-Justiziar nicht vorgeschrieben „und ist vielleicht auch nicht unbedingt zweckmäßig, weil das Preisverhandlungen erschweren könnte." Dagegen weist er darauf hin, dass im Verkaufsraum ausgestellte Artikel nach den Bestimmungen der Preisangabenverordnung mit Preisen versehen sein müssen.

Im Werkstattbereich schließlich empfehle es sich, durch ausreichend große Schilder darauf hin zu weisen, dass dem Kunden das Betreten der Werkstatt verboten ist. Wiemann: „In der Praxis wird sich dieses Verbot erfahrungsgemäß sicher nicht immer durchsetzen lassen. Trotzdem ist dieser Aushang sinnvoll um etwaige Schadenersatzansprüche abwehren zu können, wenn einem Kunden in der Werkstatt etwas zustoßen sollte."

© Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 042/2009

Reifenkennzeichnung (herstellerspezifisch) - Teil I

"Stern-Kennzeichnung" bei BMW - "MO-Extended-Kennzeichnung" bei Mercedes

Das Thema herstellerspezifischer Kennzeichnungen von Reifen für die Automobilhersteller wird uns - wie bereits zu Beginn der Einführung der "Stern-Kennzeichnung" für BMW im Ersatzgeschäft bereits vermutet - permanent weiter beschäftigen.

Hierzu zwei Beispiele, die die technische Komplexität des Themas nochmals eindrucksvoll unterstreichen und die wir in der Folge noch genau zu analysieren und auszuwerten haben. Dies sowohl bezogen auf deren gesetzliche Zulässigkeit als auch auf deren grundsätzliche technische Bewertung.

1. Reifen mit BMW-"Sternkennzeichnung" auf dem BMW 325 Ci, Bj. 2001, E 46

Dem Journal von Gutmann Messtechnik "Matrix", Ausgabe Mai 2004, Seite 10 entnahmen wir unter der Rubrik "Technik-Tipps" folgendenen Beitrag:

"Problematik:
BMW 325 Ci, Bj. 2001, E 46: Die Dynamische Stabilitätskontrolle (DSC) regelt selbsttätig!

Kundenaussage:
Nach der Montage eines neuen Reifensatzes (Originalbereifung Dunlop SP 9000*) beginnt das DSC-System in jeder Kurve zu regeln. Am Fahrzeug selbst ist kein Fehler zu finden.

Im Dialog mit dem Callcenter-Team (von Gutmann) ergab sich:
Der Kunde hatte zwar einen Reifen mit identischer Bezeichnung montiert, jedoch übersehen, dass am Originalreifen nach der Bezeichnung noch ein Sternchen steht. Dieses Sternchen ist hier entscheidend, denn es sagt aus, dass es sich um eine ausschließlich für BMW vorgesehene Variante handelt. Nur diese darf montiert werden.

Erklärung:
Der BMW-spezifische Reifen hat einen anderen Reibwert, als der SP 9000. Das DSC ist bei diesem Fahrzeug so empfindlich, dass es den geringen Unterschied bei Kurvenfahrt sofort bemerkt und beginnt zu regeln."

Soweit die Aussagen von Gutmann Messtechnik. Unabhängig davon, dass die Aussage von Gutmann Messtechnik - "Nur diese (Variante Reifen mit *) darf montiert werden." - selbstverständlich straßenverkehrsrechtlich falsch ist, wird uns die diesbezügliche Stellungnahme von Dunlop dazu (ist angefordert) dann doch sehr interessieren.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2005

Bedeutet das etwa tatsächlich - im Gegensatz zu den bisherigen Verlautbarungen der Reifenhersteller und des wdk - dass die normale Serienbereifung (hier Dunlop) für bestimmte BMW-Modelle nicht geeignet ist und liegt damit ein ganz konkreter Fall der praktischen Wiedereinfüh

Wir werden - wie gesagt - am Ball bleiben und Sie über den Fortgang der Dinge informieren.

2. Reifen mit "MO-Extended"-Kennzeichnung bei Mercedes (DaimlerChrysler)

Auf der "REIFEN 2004" in Essen stellte die Firma Bridgestone auch einen Reifen in Run flat-Ausführung (RFT) aus, montiert an einem neuen Mercedes SLK, der mit der zusätzlichen Kennzeichnung "MO-Extended" versehen war.

Auf Nachfrage wurde von Bridgestone bestätigt, dass es sich hierbei um eine sozusagen konstruktive und mischungstechnische Sonderanfertigung für Mercedes (DaimlerChrysler) handele, die ausschließlich nur auf Mercedes-Automobile montierbar sei und mit der sukzessive auch die anderen Mercedes-Modellreihen ausgestattet werden sollen.

Montierte man beispielsweise einen solchen MO-Extended-Reifen auf einen BMW, wäre dieser nicht mehr fahrbar. Dies träfe auch im umgekehrten Falle zu, wenn man auf einen solchen Mercedes einen Reifen mit BMW-Sternkennzeichnung montieren würde.

Augenscheinlich geht im Moment der Trend bei Run Flat-Reifen dahin, jedem Automobilhersteller "seine eigenen" Reifen zu liefern, die dann nicht mehr untereinander kompatibel sind.

Wenn dem so ist, hätten wir es hier tatsächlich mit der von uns immer befürchteten Wiedereinführung der Reifenfabrikatsbindung - zumindest für Run Flat Reifen - zu tun, sicherlich auch ein Fall für den Gesetzgeber!

Wir haben dies selbstverständlich bei allen maßgeblichen Reifenherstellern angefragt, werden auch hier unnachgiebig am Ball bleiben und Sie über den Fortgang der Dinge informieren.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2005

Reifenkennzeichnung (herstellerspezifisch) – Teil II

Ergänzende Klarstellung

In der Trends & Facts-Ausgabe 4/2004, Seite 58 hatten wir Sie über eine obiges Thema betreffende Veröffentlichung im Journal der Gutmann (GM) Messtechnik GmbH - "Matrix", Ausgabe Mai 2004 informiert. Zur Erinnerung: In der Rubrik "Technik-Tipps" war dort vom GM Callcenter zur Problematik der Reifen mit BMW Stern-Kennzeichnung auf dem BMW 325 Ci, Bj. 2001 (E46) Stellung genommen worden.

Wie bereits angekündigt, hatten wir uns dazu an den betroffenen Reifenhersteller Dunlop und auch an alle diejenigen gewandt, die Reifen mit Stern-Kennzeichnung an BMW liefern (Bridgestone, Continental, Goodyear, Michelin und Pirelli). Hier nun die entsprechenden Antworten:

Dunlop (Goodyear):

"Nach unserer Auffassung ist die gesetzliche Vorschrift zur Aufhebung der Fabrikatsbindung nach wir vor gültig. Der Kunde kann sich für die Reifen entscheiden, die er möchte. Gibt es jedoch von dem Fahrzeughersteller Hinweise (z.B. in der Betriebsanleitung), dass eventuelle Einschränkungen mit dem Wechsel verbunden sind, sollte der Kunde informiert sein. Problematisch wird es, wenn damit sicherheitsrelevante Aspekte verbunden sind. (Solche sind z.B. betroffen, wenn der eingesetzte Ersatzreifen größer/ breiter als der Serienreifen ist und eventuell zum Anschleifen führt.)

Aus Sicht des Reifenherstellers sind Leistungslimits je nach Reifentyp und Hersteller unterschiedlich, wobei die mit Stern gekennzeichneten Reifen ein Optimum für BMW Fahrzeuge darstellen. Andere, von BMW nicht getestete Reifen, können demnach unter Umständen in einzelnen Kriterien auch besser sein, als die von BMW vorgegebenen Forderungen. Es geht aus Ihrem Schreiben bedauerlicherweise nicht hervor, welche Reifengröße verwendet und welcher Reifen im Ersatz verbaut wurde. Für den 3er BMW haben wir nie eine Stern-Ausführung in SP9000 gebaut.

Für das von Ihnen geschilderte Phänomen können wir folgende Erklärungen geben:

Bei DSC oder auch ESP wird der Lenkeinschlag mit der Raddrehzahl sowie der Querbeschleunigung verglichen. Einflussfaktoren von Reifenseite sind Abrollumfang und Haftungsbeiwert/ Seitenführung. Der Fahrzeughersteller bestimmt, wie sensibel diese elektronischen Regelsysteme ausgelegt werden, wobei wir als Reifenhersteller darauf keinen Einfluss haben.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2005

Je nach Reifenfabrikat und Ausführung sind die jeweiligen Ist-Abrollumfänge nicht immer identisch - auch die Reifenabnutzung spielt hier eine Rolle. Unterschiedliche Reifendimensionen VA/HA sind ebenfalls zu beachten. In der Regel kommt es dadurch nicht zu Eingriffen vom DSC/ESP. Sind die Regelsysteme aber sehr sensibel ausgelegt, werden auch geringe Abweichungen einen Einfluss haben. Um dieses Problem auszuschalten, sind selbstlernende Systeme eingesetzt, die Abweichungen erkennen und mit der Zeit eliminieren.

Die Dynamische Stabilitätskontrolle soll eine optimale Kurvenfahrt je nach Leistungsfähigkeit des Reifens bewirken. Wenn nun kurz nach Montage neuer Reifen die DSC/ESP Anzeige öfter in Aktion ist, kann auch ein noch nicht optimaler Haftungsbeiwert eines Neureifen dazu beitragen. Hier sollte eine Beurteilung erst nach der Einfahrphase erfolgen. Durch zunächst stärkere Regeleingriffe nach einem Reifenwechsel ist nach unserer Ansicht das Fahrzeughandlings nicht beeinträchtigt.

Für Dunlop (Goodyear) Reifen gelten unsere bisherigen grundlegenden Aussagen nach wie vor:

> Es gibt keine gravierenden Qualitätsunterschiede zwischen Reifen mit und ohne Stern-Markierung. Geringfügige Dimensionsunterschiede zwischen einzelnen Ausführung kann es geben.
>
> Es ist auch zulässig, BMW in gemischtem Einsatz (mit und ohne Sternmarkierung) zu fahren. Empfehlenswert ist dagegen, Reifen gleichen Typs auf allen Positionen mindestens aber auf einer Achse zu verwenden.
>
> Bei unterschiedlichen Reifendimensionen VA/HA sollten eventuelle Abweichungen der Ist-Abrollumfänge vermieden werden.
>
> Reifenqualität/ Handling erst nach einer empfohlenen Einfahrphase bewerten."

Bridgestone:

"Auf Ihre Anfrage möchten wir uns den Ausführungen der Kollegen vom Mitbewerb anschließen."

Continental:

"Wir können uns gemäß unserer Erfahrung nicht vorstellen, dass ein neuer Reifensatz das DSC-System in jeder Kurve zum Regeln bringt, wenn er aus vier gleichen Reifen besteht. Das DSC-System funktioniert ja bekanntermaßen auch mit Winterreifen der verschiedenen Hersteller. Die Unterschiede in Abrollumfang und Aufbau der Seitenführungskräfte sind aber zwischen von BMW freigegebenen Sommerreifen und den verschiedenen Winterreifenfabrikaten sicherlich viel größer als zwischen mit Stern gekennzeichneten Sommerreifen und solchen ohne Stern-Kennzeichnung. Es ist vorstellbar, dass der bewusste neue Reifensatz aus unterschiedlichen Reifenausführungen bestand. Oder wurden vielleicht nur die stärker abgefahrenen Hinterachsreifen erneuert?

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2005

Jedenfalls kennen wir keinen einzigen derartigen Fall nach Neubereifung eines Fahrzeugs mit vier neuen Reifen unseres Hauses ohne Hersteller Kennzeichnung."

Michelin:

"Wir können uns im Grunde nur den Ausführungen unserer Kollegen von Dunlop und Continental anschließen, mit der Nebenbemerkung - wenn das BMW-DSC bei der Montage von vier gleichen Reifen schon unterschiedliche Reibwerte erkennt, dann brauchen wir ja keinen intelligenten Reifen mehr."

Pirelli:

"Auch wir können uns im Grunde nur den Ausführungen unserer Kollegen - insbesondere denen von Dunlop und Continental - nur anschließen."

Am 12. August 2004 fand in der BRV-Geschäftsstelle darüber hinaus ein Erfahrungsaustausch zwischen dem BRV, den Kundendienstleitern der Reifenhersteller Continental, Dunlop, Goodyear, Michelin und Pirelli (Brigestone entschuldigt) und dem wdk statt unter anderem zu diesem Thema.

Im Ergebnis wurde noch einmal definitiv bestätigt, dass es grundsätzlich keine Qualtitätsunterschiede zwischen "normalen" Serienreifen und reifenherstellerspezifisch gekenzeichneten Reifen (z.B. BMW-Stern, Mercedes MO etc.) gibt.

Reifenherstellerspezifisch gekennzeichnete Reifen wie etwa BMW-Stern, Mercedes MO sind lediglich besonderen Anforderungen der einzelnen Fahrzeughersteller angepasst, insbesondere auf das speziell gewünschte Fahrverhalten der Fahrzeuge bezogen wie z.B. Sportlichkeit bei BMW und Komfort bei Mercedes. Die daraus resultierenden "Unterschiede" sind im Zweifelsfalle eher erst im Grenzbereich "spürbar" und insofern vom Verbraucher kaum wahrzunehmen.

Dementsprechend gibt es weder straßenverkehrsrechtliche noch technische/ sicherheitsrelevante Einsatzbeschränkungungen von "normalen" Serienreifen der betreffenden Reifenhersteller als Austausch oder im gemischten Einsatz mit solchen, die herstellerspezifisch gekennzeichnet sind. Das heißt - um es noch einmal explizit auszudrücken - dass folgende Varianten z.B. straßenverkehrsrechtlich und technisch/ sicherheitsrelevant problemlos möglich/ zulässig sind:

- Ein BMW z.B. kann sowohl mit Reifen mit Stern eines der genannten Reifenhersteller, als auch mit dessen "normalen" Serienreifen ausgestattet werden, auch Mischbereifung ist möglich, hier wird allerdings achsweise empfohlen.

- Dieser BMW kann aber auch mit MO-gekennzeichneten Reifen ausgestattet werden, die wiederum sowohl mit Reifen mit Stern oder "normalen" Serienbereifungen gemischt werden können, allerdings auch hier die Empfehlung - achsweise.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2005

- Umgekehrt gilt das selbstverständlich z.B. auch für einen Mercedes.

- Unbenommen bleibt dabei die generelle BRV-Empfehlung, ein Fahrzeug grundsätz lich immer auf allen 4 Radpositionen mit Reifen des geichen Herstellers, der gleichen Profilausführung und eben der gleichen herstellerspezifischen Kennzeichnung (so vorhanden) auszustatten, mindestens aber achsweise.

Zusammengefasst kann also festgestellt werden, dass in dem konkreten Beispiel sowohl die technische Begründung des Gutmann Callcenters (Reibwert, der sich übrigens innerhalb des Reifenlebens durch den Reifenabrieb permanent ändert und der auch deutlich unterschiedlich zwischen Sommer- und Winterreifen ist) fachlich definitiv nicht haltbar ist und damit der Fehler eine andere Ursache gehabt haben muss.

Darüber hinaus lehnt sich das Gutmann Callcenter auch hinsichtlich der Behauptung "Nur diese (Variante mit Stern) darf moniert werden." über die Maßen aus dem Fenster, denn auch diese ist weder straßenverkehrsrechtlich noch technisch haltbar. In diesem Falle hätte wohl doch lieber ein Reifenfachmann konsultiert werden sollen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2005

Klimaservice im Reifenfachbetrieb - BRV-Autoservice-Konzept um weiteres Modul ergänzt

Im Mai 1997 stellte der BRV-Arbeitskreis "Reifentechnik/Autoservice" das "BRV-Autoservice-Konzept" vor, das nach wie vor seine Gültigkeit hat und die Arbeiten "unterhalb der Gürtellinie", d.h. die Bereiche Fahrwerkservice, Bremsen und Schalldämpfer, abdeckt.

Mit Unterstützung der Firma TIP TOP STAHLGRUBER konnte nun ein weiteres Modul "Klima- und Kältetechnik (Klimaservice)" vorgelegt werden. Damit wird der bereits im Mai 1997 angekündigte Schritt in den Bereich "oberhalb der Gürtellinie" umgesetzt.

Grundüberlegung beim Einstieg in die Klima- und Kältetechnik war, dass bereits heute jeder fünfte Pkw mit einer Klimaanlage ausgerüstet ist, die Zulassungszahlen von Fahrzeugen mit Klimaanlage weiter steigen und man davon ausgehen kann, dass zur Jahrtausendwende mindestens 20 Millionen Pkw in Deutschland mit einer Klimaanlage ausgestattet sein werden. Diese müssen gewartet und ggf. repariert werden, so dass Potential vorhanden ist, dessen Nutzung im Sinne der weiteren Diversifizierung für den Reifenfachhandel und das Vulkaniseur-Handwerk äußerst überlegenswert scheint.

Die BRV-Veröffentlichung umfasst folgende Inhalte:

- Handwerksrechtliche Rahmenbedingungen
- Personalschulung (Ausbildung)
- Funktionsweise einer Klimaanlage
- Gesetzliche Vorschriften für Kältemittel R 12 und R 134a
- Vorschlag zur Umrüstung einer Klimaanlage von R 12 auf R 134a
- Wartung einer Klimaanlage
- Unterschiedliche Klimaservicegeräte in ihrer Funktion
- Ausrüstungsvorschlag mit Kostenzusammenstellung
- Wartungsintervalle/Preise für Klimaservice
- Anhang: Marktdaten zu Klimaanlagen

BRV-Mitgliedern steht dieses Modul im internen Bereich der BRV-Homepage zur Verfügung unter:
Downloads / Studien / Konzept Autoservice im Reifenfachhandel inkl. Modul Kälte- und Klimatechnik

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2000

Kraftfahrer in Reifenhandelsunternehmen
Gesetzlich zur Weiterbildung verpflichtet?

Am 1. Oktober 2006 ist das „Gesetz über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güterkraft- oder Personenverkehr" (Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz, kurz: BKrFQG) in Kraft getreten.

Um die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern, schreibt das Gesetz für Kraftfahrzeug-Fahrer/innen im gewerblichen Güter- und Personenverkehr bestimmte Grund- und Weiterbildungsqualifikationen vor.

„Sind unsere Mitarbeiter, die Reifen ausliefern oder mit unseren Mobil- und Pannenservice-Fahrzeugen unterwegs sind, von den neuen Regelungen für Berufskraftfahrer (Grundqualifikation bzw. beschleunigte Grundqualifikation und Weiterbildung) betroffen?", wollte ein Mitgliedsunternehmen von der BRV-Geschäftsstelle wissen.

Der BRV-Justiziar Dr. Ulrich T. Wiemann beurteilt die Sachlage so:
„Das Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz richtet sich scheinbar an alle Lkw-Fahrer ab bestimmten Fahrerlaubnisklassen, wenn es in § 1 Abs. 1 heißt: ‚... soweit sie die Fahrten im Güterkraft- oder Personenverkehr zu gewerblichen Zwecken auf öffentlichen Straßen mit Kraftfahrzeugen durchführen... .'
Man muss Güterkraftverkehr nun wohl verstehen als das professionelle Befördern von Gütern, wobei dann diese Beförderungs- bzw. Fahrleistung auch als beruflicher Hauptzweck des Fahrers anzusehen ist. Das wird in diesem Gesetz nicht ganz klar ausgedrückt, aber immerhin angedeutet in § 1 Ziffer 5 Abs. 2: ‚Abweichend von Absatz 1 gilt dieses Gesetz nicht für Fahrten mit (...) 5. Kraftfahrzeugen zur Beförderung von Material oder Ausrüstung, das der Fahrer oder die Fahrerin zur Ausübung des Berufs verwendet, sofern es sich beim Führen des Kraftfahrzeugs nicht um die Hauptbeschäftigung handelt'.
Darin findet sich bestätigt, dass die Qualifikationsanforderungen sich tatsächlich nur an Berufskraftfahrer richten, auch wenn das im Gesetz selbst mit Ausnahme der Überschrift nicht vernünftig klar zum Ausdruck kommt. Bei diesem Verständnis des Gesetzes kommt eine Anwendung auf Mitarbeiter des Reifenfachhandels nicht in Betracht. Das kann in der Praxis durchaus zu Differenzen führen, wenn etwa Behörden den Gesetzestext enger und formalistischer verstehen. Trotz der Bußgeldvorschriften in § 9 dieses Gesetzes sollte man aber eine Auseinandersetzung nicht scheuen. Andernfalls kämen auf alle Betriebe, je nach Anzahl der entsprechenden Mitarbeiter, beträchtliche Kosten zu. Der ADAC bietet beispielsweise fünf Module zum Preis zwischen 89,00 und 259,00 Euro netto pro Person an, für alle fünf Module zusammen 750,00 Euro zzgl. Mehrwertsteuer. Ob der ADAC überhaupt zugelassene Ausbildungsstätte nach § 7 Abs. 2 des Gesetzes ist, steht dabei nicht einmal fest.
Wenn man zu diesem Aufwand nicht eindeutig verpflichtet ist, sollte man diese Kosten vermeiden, notfalls auch um den Preis einer Auseinandersetzung mit Behörden. Für Fahrschulen und anerkannte Ausbildungsstätten dürfte sich durch die Pflicht zur Grundausbildung und Weiterbildung ein beachtlicher zusätzlicher Markt ergeben. Deshalb wird zu erwarten sein, dass von dieser Seite eher eine Verpflichtung für ausnahmslos alle Kraftfahrzeugführer von Lkw propagiert werden wird. Derartigen Äußerungen sollte man mit der gebotenen Zurückhaltung begegnen."

Kunden in der Werkstatt

Zutritt besser nicht erlauben!

In unserer zunehmend - auch bei Einkauf und Konsum - auf Erlebnis ausgerichteten Gesellschaft erheben mehr und mehr Verbraucher den Anspruch, bei der Reifenmontage am eigenen Fahrzeug in der Werkstatt zugegen zu sein. Mit einem Platz im Besucherraum für die Dauer der Arbeiten wollen sich viele nicht mehr zufrieden geben.

Nun hat es sicherlich auch für den Händler seinen Reiz, dem Kunden gegenüber "live" in der Werkstatt demonstrieren zu können, dass der Reifenfachhandel eine High-Tech-Dienstleistung erbringt. Zudem ergäbe sich eher die Möglichkeit, dass der Monteur am Fahrzeug "ganz nebenbei" Zusatzverkäufe tätigen kann (wie vom BRV empfohlen).

Allerdings hat der Kundenwunsch nach unmittelbarem Erleben des Reparatur- oder Montagevorgang nicht zu unterschätzende rechtliche Aspekte: Was ist zum Beispiel, wenn ein Reifen platzt, den Kunden verletzt und dieser dann Schadensersatzansprüche gegen den Händler erhebt? Angesichts der drohenden Konsequenzen stellt sich die Frage, ob man dem Kunden den Zutritt zur Werkstatt strikt verweigern sollte oder eine Lösung gefunden werden kann, dem Kunden das Beisein bei der Reparatur zu ermöglichen, ohne im Schadensfall mit einem juristischen Nachspiel rechnen zu müssen.

Der BRV befragte hierzu Justiziar Dr. Ulrich Wiemann, der die Rechtslage wie folgt beurteilt:

Wo gearbeitet wird, gibt es keine absolute Sicherheit, also muss man sich darüber im klaren sein, wer für einen etwaigen Schaden aufkommt.

Die Ablenkung des Monteurs durch das Gespräch mit dem Kunden während der Arbeit mag noch ein überschaubares Risiko sein. Ganz vernachlässigen darf man es aber trotzdem nicht, denn wenn dadurch bei der Montage Fehler gemacht werden, hat der Betrieb einen Gewährleistungsfall.

Der Kunde, der nach dem Werkstattbesuch Schmutz- oder Ölflecken auf der Kleidung feststellt, oder derjenige, der auf einem unachtsam liegen gelassenen Werkzeug ausrutscht, zu Fall kommt und die Kleidung beschädigt, wird seinen Sachschaden nicht selbst tragen wollen.

Besonders problematisch werden die Dinge, wenn der Kunde in der Werkstatt Verletzungen davon trägt; sei es durch ein abspringendes Teil, einen platzenden Reifen oder gar durch eine defekte Hebebühne.

Die rechtliche Folge bei Sachschaden und Körperschaden ist im Grundsatz die Schadensersatzverpflichtung des Betriebes, in dessen Werkstatt der Schaden entstanden ist.

Man darf sich dabei nicht ohne weiteres und einfach auf eine bestehende betriebliche Haftpflichtversicherung verlassen, denn die Versicherungsverträge kennen Risikoausschlüsse und nicht selten auch einen generellen Ausschluss bei Schäden infolge grober Fahrlässigkeit. Wenn sich also das Problem der Schadensersatzhaftung grundsätzlich stellt, ist die Frage, ob es sich ausschließen oder jedenfalls begrenzen lässt.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2002

Ein halbwegs sicherer Ausweg mag ein schriftlicher Verzicht auf etwaige Schadensersatzansprüche sein, den jeder Kunde unterschreiben müsste, der bei der Montage zusehen will. Einen solchen Vorschlag zu machen, bedeutet aber in der Praxis zugleich, ihn zu verwerfen, denn die wenigsten Kunden werden bereit sein, ein solches Papier abzuzeichnen.

Möglich sind Risikobegrenzungen durch entsprechende Formulierungen in Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Diese müssen zunächst aber einmal Vertragsbestandteil sein, und zwar bevor der Kunde die Werkstatt betritt. Mit dem Aushang von Geschäftsbedingungen im Verkaufsraum ist es nicht ohne weiteres getan, vor allem dann nicht, wenn der Kunde darauf nicht aufmerksam gemacht wird. Auf der sicheren Seite ist hier nur, wer sich zunächst Lieferschein oder Auftragsbestätigung unterschreiben lässt, wenn diese Formulare den Abdruck der Geschäftsbedingungen auf der Rückseite tragen. Das wird nach aller Erfahrung aber vielfach vernachlässigt; der Kunde unterschreibt - wenn überhaupt - erst an der Kasse.

In den Allgemeinen Geschäftsbedingungen ist überdies die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit überhaupt nicht ausschließbar. Mit dem Inkrafttreten der Schuldrechtsreform zum Jahresanfang 2002 wird zudem damit zu rechnen sein, dass Haftungsbegrenzungen bei Körperschäden überhaupt nicht mehr zulässig sind. Das größte Risiko, auch vom Haftungsumfang her, wird sich also dann gar nicht mehr oder kaum noch begrenzen lassen.

Einigermaßen zweckmäßig sind noch Hinweisschilder in unübersehbarer Größe, nämlich entweder "Betreten verboten" oder "Betreten auf eigene Gefahr". Dem Grunde nach lässt sich die Schadenersatzhaftung damit aber auch nicht zuverlässig und vollständig ausschließen, allenfalls kann dem geschädigten Kunden gegenüber seinen Schadensersatzansprüchen entgegen gehalten werden, dass ihn ein je nach Sachlage mehr oder minder erhebliches Mitverschulden trifft. In Ausnahmefällen kann dieses Mitverschulden als so groß bewertet werden, dass der Schadensersatzanspruch entfällt; regelmäßig wird das - vom Betrieb zu beweisende - Mitverschulden aber allenfalls zu einer Minderung des Schadensersatzanspruchs führen.

Es darf schließlich auch nicht unerwähnt bleiben, dass Schäden, die sich der Kunde in der Werkstatt zuzieht, auch noch ein strafrechtliches Nachspiel haben können. Erstattet ein Kunde, der aus welchen Gründen auch immer erbost ist, Strafanzeige, führt das zu einem Ermittlungsverfahren wegen fahrlässiger Körperverletzung.

Man muss also feststellen, dass die Nachteile in Form der Haftungsrisiken die Vorzüge klar überwiegen. Infolgedessen sollte dem Kunden der Aufenthalt in der Werkstatt nicht gestattet werden; dies auch auf die Gefahr hin, hier und da auf Unverständnis zu stoßen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 04/2002

Risikoreicher Service

Aus gegebenem Anlass nehmen wir zum Thema „Selbstmontage und Schadensersatz" Stellung.

Hintergrund ist hier, dass Reifenfachhandelskunden, die Motorrad fahren, den Reifenfachhändler des öfteren fragen, ob sie nicht beim Reifenwechsel die Räder selbst ab- und anbauen dürfen.

Ein Mitgliedsbetrieb wandte sich mit der Frage an uns, welche rechtliche Folgen es haben könne, wenn diese Eigenleistung auf dem Mitglieds-Betriebsgelände gestattet würde und es durch einen Einbaufehler des Kunden zu einem Schaden bzw. einem Unfall komme.

Im Einzelnen wollte das Mitglied Folgendes geklärt wissen:

Frage 1.
Reicht es aus, wenn die Dienstleistung des Ein- und Ausbauens nicht auf der Rechnung erscheint?
Frage 2.
Sollte eine gesonderte, schriftliche Bestätigung durch den Kunden für unseren Haftungsausschluss erfolgen?
Frage 3.
Ist aus Gründen der Haftung das Ein- und Ausbauen der Räder auf dem Betriebsgelände zu untersagen?

BRV-Justiziar Dr. Wiemann beantwortete die Fragen wie folgt: „Die Selbstmontage von Reifen im Reifenfachbetrieb durch den Kunden ist ein etwas heikles Kapitel, wenn dabei Montagefehler begangen werden und es daraufhin zu Unfällen und Schäden kommt.

Wenn Betriebsräume und betriebseigenes Werkzeug zur Verfügung gestellt wird, muss selbstverständlich darauf geachtet werden, dass möglichst alle Gefahrenquellen vermieden werden – schon das ist ein schwieriges Unterfangen.

Für die Montage an sich ist der Kunde allein verantwortlich. Probleme können aber schon entstehen, wenn ein Mitarbeiter um Rat gefragt wird und dabei auch nur kleine technische Missverständnisse entstehen.

Wenn nur die Reifenlieferung und nicht die Montage auf der Rechnung steht, ist damit die Selbstmontage dokumentiert, Montagefehler können dann dem Betrieb nicht angelastet werden.

Ein genereller Haftungsausschluss etwa in der Art „Montage in Eigenverantwortung und für eigene Gefahr" dürfte sich schwer realisieren lassen. Für ein entsprechendes, vom Kunden zu unterzeichnendes Formular, würden die Grenzen des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen gelten, wonach Schadensersatzansprüche nicht ganz allgemein ausgeschlossen werden dürfen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

Lagerbestände steuerlich korrekt bewerten

BEITRAG: F. SCHEIFFARTH VON SCHEIFFARTH & PARTNER – STEUERBERATER UND WIRTSCHAFTSPRÜFER IN KÖLN

Bestandsaufnahme

Für jedes Unternehmen stellt sich im Rahmen der vorbereitenden Jahresabschlussarbeiten und der Inventuraufnahme die Frage nach dem richtigen Verfahren der Bestandsaufnahme und der Bewertung des Vorratsvermögens unter Grundlage der gesetzlichen Vorgaben.

Kaufleute sind unabhängig von Größe und Rechtsform nach § 238 HGB verpflichtet, Bücher zu führen und regelmäßig Abschlüsse zu machen. Sie sind damit auch verpflichtet, zum Ende jedes Geschäftsjahres ein Inventar aufzustellen und damit verbunden eine **körperliche** Bestandsaufnahme der Vorräte durchzuführen.

Zunächst ist der Begriff des Vorratsvermögens zu bestimmen. Dieses stellt einen Teil des Umlaufvermögens dar und zeichnet sich dadurch aus, dass es grundsätzlich zum Verbrauch oder zur Veräußerung bestimmt ist. Gem. § 266 HGB gliedern sich Vorräte in folgende Einzelpositionen auf:

- Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe
- unfertige Erzeugnisse, Leistungen
- fertige Erzeugnisse, Waren
- geleistete Anzahlungen

Das Umlaufvermögen ist vom Anlagevermögen insoweit abzugrenzen als es zum sofortigen Verbrauch bestimmt ist, während das Anlagevermögen dazu bestimmt ist, dem Betrieb dauernd zu dienen.

Die verschiedenen Verfahren der Bestandsaufnahme sind:

→ **Stichtagsinventur**
Dieses klassische Inventurverfahren ist die körperliche Aufnahme der Warenbestände und des Inventars am Bilanzstichtag, also an dem Tag, an dem das Geschäftsjahr endet.

→ **Zeitlich ausgeweitete Stichtagsinventur**
Hier genügt es, die Inventur zeitnah zum Bilanzstichtag durchzuführen, also in der Regel innerhalb einer Frist von 10 Tagen vor oder nach dem Bilanzstichtag. Sie können sich also für die Durchführung der Inventur 20 Tage Zeit nehmen oder einen bzw. mehrere Tage in dieser Zeitspanne wählen. Bestandsveränderungen müssen allerdings zwischen Bilanzstichtag und Tag der körperlichen Aufnahmen anhand der Belege und Kassenberichte berücksichtigt werden.

→ **Permanente Inventur**
Ein EDV-gestütztes Warenwirtschaftssystem bietet die Möglichkeit der permanenten Inventur. Die körperliche Kontrolle muss nur einmal im Jahr zu einem beliebigen Zeitpunkt erfolgen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

→ Sonstige Inventurverfahren
Ergänzend zu erwähnen sind die längerfristig vor- und nachgelagerte Stichtagsinventur und die Stichprobeninventur.

Aufnahme zu Einkaufs- und Verkaufspreisen

Jeder Artikel ist in der Regel einzeln aufzunehmen und zu bewerten, da grundsätzlich die Einzelbewertung gilt. Jedoch können gleichartige und gleichwertige Gegenstände zu Gruppen zusammengefasst werden, was Arbeitsaufwand erspart. Warenbestände können alternativ sowohl zu Einkaufs- als auch zu Verkaufspreisen aufgenommen werden. Die Rückrechnung auf den Einstandspreis (Einkaufspreis plus Bezugskosten minus Skonti und Rabatte) erfolgt durch Abzug von Mehrwertsteuer und Handelsspanne. Diese Rückrechnung kann für Warengruppen gemeinsam erfolgen, wenn innerhalb dieser Gruppe gleiche Kalkulationsabschläge gelten. Der Abschlag muss ohne grobe Schätzungsfehler festzustellen sein. Eine Warenaufnahme nach Risiko- und Kalkulationsgruppen wird deshalb vorausgesetzt. Hinweis auf die Einkommensteuerrichtlinien, R 5.3 „Bestandsaufnahme des Vorratsvermögens".

Bewertung

Allgemeine Hinweise

Der Bilanzansatz Ihres Warenlagers soll dessen korrekt ermittelten Wert zum Bilanzstichtag darstellen. Dabei ist grundsätzlich das Niederstwertprinzip für die Bewertung der Aktiva zu beachten. Dies bedeutet, dass alle Risiken zu berücksichtigen sind, die die Verkaufsfähigkeit des zu bewertenden Artikels oder der Artikelgruppe beeinträchtigen. Der danach festgestellte und in die Bilanz übernommene Wert des Vorratsvermögens wird als Teilwert bezeichnet.

Die Bewertung muss alle erlösmindernden Faktoren berücksichtigen. Daraus folgt, dass der Teilwert regelmäßig deutlich niedriger als der Anschaffungspreis sein kann. Bei einem gesunkenen Einkaufspreis ist selbstverständlich dieser niedrigere Wiederbeschaffungspreis anstelle des Anschaffungspreises anzusetzen.

Der Wertansatz muss jederzeit glaubhaft darzustellen sein. Aus diesem Grund müssen Teilwertminderungen in jedem Falle durch Vorlage *ausreichender und repräsentativer Aufzeichnungen über die tatsächlichen Preisherabzeichnungen* nachgewiesen werden. Dieses Erfordernis, Preisverluste nachweisbar festzuhalten, ist besonders wichtig. Fehlen entsprechende Nachweise über Preisherabsetzungen oder sind diese lückenhaft, so hat bei einer Betriebsprüfung der Prüfer die vorgenommenen Teilwertminderungen zu verwerfen oder mindestens einzuschränken. Deshalb sollten dringend Preisherabzeichnungen fortlaufend, mindestens über einen längeren Zeitraum im Jahr, und zwar lückenlos, beweisbar festgehalten werden.

Bewertungsmethode

Zur Bewertungsmethode wird nachdrücklich auf die Einkommensteuerrichtlinien R 6.8 „Bewertung des Vorratsvermögens" verwiesen. Nur bei Anwendung dieser, von der von der

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

Finanzverwaltung geforderten Wertermittlung, ist der Wertansatz des Umlaufvermögens nicht zu beanstanden.

Wörtlich heißt es in den Richtlinien (R 6.8 Abs. 2): *„Sind Wirtschaftsgüter des Vorratsvermögens, die zum Absatz bestimmt sind, durch Lagerung, …. oder aus anderen Gründen im Wert gemindert, so ist als niedriger Teilwert der Betrag anzusetzen, der von dem* ***voraussichtlich erzielbaren Verkaufserlös*** *nach Abzug des durchschnittlichen Unternehmensgewinns und des nach dem Bilanzstichtag nach anfallenden betrieblichen Aufwands verbleibt."*

Retrograde Bewertungsmethode

Die retrograde Bewertung ist ein Bewertungsverfahren im Rechnungswesen, mit dem sich die Anschaffungskosten rückwärts aus dem Verkaufspreis errechnen lassen (R 6.7 und R 6.8).

Lassen sich die Anschaffungskosten nicht direkt ermitteln, da die Auszeichnung mit den Verkaufspreisen, zum Beispiel im Handelsgeschäft, teilweise bereits im Einkauf erfolgt, so bietet dieses Bewertungsverfahren die Möglichkeit einer nachträglichen Ermittlung. Von den gegebenen Verkaufspreisen wird die durchschnittliche Rohgewinnspanne abgezogen, so dass die Anschaffungskosten als Restwert übrig bleiben. Eventuell im Einkauf enhaltene Preisnachlässe sind ebenfalls zu beachten und wirken sich mindernd auf die Anschaffungskosten aus.

Die Steuerrichtlinien stellen damit klar, dass der Unternehmer aus dem Verkauf preisreduzierter Ware seine durchschnittlichen Kosten und den durchschnittlichen Gewinn noch decken kann und darf, so dass für den Wareneinsatz bzw. als dessen Teilwert der verbleibenden Preisanteil nach Abzug von Kosten und Gewinn verbleibt. Die Steuerrichtlinien drücken es vereinfacht aus:

„Teilwert ist der erzielbare Verkaufserlös gekürzt um den durchschnittlichen Rohgewinnaufschlag."

Die Steuerrichtlinien liefern hierfür die Formel:

$$X = \frac{Z}{1 + Y}$$

X = zu suchender Wert, **Z** = erzielbarer Verkaufserlös, **Y** = Rohgewinnaufschlagsatz in Prozent

Der im Unternehmen erreichte Rohgewinnaufschlagsatz in Prozentpunkten wird aus der letzten G+V errechnet.

Ein Beispiel soll die so gewonnene Teilwertermittlung verdeutlichen:

1. Ein Artikel zum Netto-Verkaufspreis von € 149,00 mit einem Aufschlagsatz von 135 % hat hiernach einen Teilwert (in diesem Falle Wareneinstandswert) von € 63,40.
2. Derselbe Artikel, inzwischen reduziert auf € 79,00, mit einem durchschnittlich im Unternehmern erzielten Aufschlagsatz von 94 % hat einen Teilwert von € 42,36. Der Teilwert abschlag von € 63,40 auf € 41,36 beträgt somit € 22,04 = 34,76 %.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

Bei Anwendung dieser Methode muss also stets der aktuelle Netto-Verkaufspreis eingesetzt werden. Dies macht es erforderlich, vor Inangriffnahme der Inventur die Verkaufspreise auf ihre Stichhaltigkeit zu überprüfen und notwendige Preisreduzierungen bereits **vorher** vorzunehmen, damit eine Teilwertminderung auf realistischen Grundlagen basieren.

Über die bereits vor der Inventur vorgenommenen Preisherabzeichnungen hinaus sollte sachgemäß vorausschauend kalkulieren werden, mit welchen weiteren Preisverlusten, bezogen auf das vorliegende Warenlager, zu rechnen ist.

Die Notwendigkeit, voraussichtliche Preisverluste bei Ihrer Lagerbewertung zu erfassen, zeigt, dass der Teilwert nur eingeschränkt durch formelhafte Rechenoperationen zu ermitteln ist. Dies muss auch im Falle einer Außenprüfung dem Prüfer der Finanzverwaltung erläutert werden. Es ist deutlich zu machen, dass

→ jede Teilwertminderung als sachgemäße Schätzung mit gebotener kaufmännischer Vorsicht anzusehen ist,

→ die Risiken im Warenbestand sich am Jahresende im Hinblick auf die Winterperiode kumulieren.

Absatzrisiken sind zum Zwecke der Bewertung zu quantifizieren und jeweils in einer Randspalte „Bemerkungen" zu jedem Artikel oder jeder Gruppe schriftlich festzuhalten.

Teilwert-Berechnung nach der Subtraktionsmethode

Bei der Subtraktionsmethode erfolgt die Berechnung des Teilwertabschlags nach dem folgenden Schema:

Erzielbarer Netto-Verkaufspreis
./. zukünftige Erlösschmälerungen (z. B. Skonti, Rabatt, etc.)
./. bis zum Verkauf (nach Bilanzstichtag) anfallende Kosten
./. durchschnittlicher Unternehmergewinn je Artikel

= Teilwert

Rechenbeispiel:

Erzielbarer Netto-Verkaufspreis	€	97,50
./. bis zum Verkauf (nach Bilanzstichtag) anfallende Kosten	€	15,00
./. durchschnittlicher Unternehmergewinn	€	10,00
= Teilwert	€	72,50
Der Teilwertabschlag damit		
Netto-Einkaufspreis	€	100,00
./. Teilwert	€	72,50
= Teilwertabschlag	€	27,50

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

Bei dieser Form der Ermittlung des Teilwerts ist erkennbar, dass eine aussagekräftige Kostenrechnung benötigt wird, um die erforderlichen Angaben in das Berechnungsschemata einsetzen zu können. Je „stückfeiner" dies erfolgen kann, umso exakter sind selbstverständlich auch die Ergebnisse.

Teilwertberechnung nach der Formelmethode

In all denjenigen Fällen, in denen die nach dem Stichtag noch anfallenden Kosten nicht direkt den Artikeln – wie für die Subtraktionsmethode erforderlich – zugeordnet werden können, kann die folgende Formel zur Berechnung des Teilwerts verwendet werden:

$$\frac{\text{Erzielbarer Netto-Verkaufspreis}}{1 + \text{Gewinnaufschlag (10 \%)} + \text{Rohgewinnaufschlagrest (85 \%) x 25 \%-Kosten nach Stichtag}}$$

Rechenbeispiel:

Netto-Einkaufspreis	€ 100,00
Erzielbarer Netto-Verkaufspreis	€ 97,50

Formel:

$$\frac{97{,}50}{1{+}0{,}1 + (0{,}85 \times 0{,}25) = 1{,}3125}$$

Der Teilwert beträgt damit: 97,50 : 1,3125 = 74,28 Euro
Der Teilwertabschlag also: 100,00 € minus 74,28 € Teilwert = 25,72 €

Verbrauchsfolgebewertung

Verbrauchsfolgeverfahren können angewendet werden, wenn der Verbrauch des Materials in einer bestimmten Reihenfolge stattfindet. Durch das Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG) vom 25.5.2009 m.W.v. 29.5.2009 sind nur noch FIFO (First in - First out) und LIFO (Last in - First out) zulässige Bewertungsmethoden (§ 256 HGB).

Das FIFO-Verfahren wird gewählt, wenn das zuerst beschaffte Material auch zuerst verbraucht wird. Der Endbestand wird daher mit den Preisen der letzten Zugänge bewertet.

Das LIFO-Verfahren kommt in Frage, wenn die Materialien, die zuletzt beschafft worden sind, zuerst verbraucht werden. Die Bestandsbewertung erfolgt daher zu den Einstandspreisen der zuerst beschafften Güter.

Steuerrechtlich ist jedoch nur noch das LIFO-Verfahren zulässig (§ 6 Abs. 1 Nr. 2a EStG i.V. R 6.9). Die Methode muss den handelsrechtlichen Grundsätzen ordnungsgemäßer Buchführung entsprechen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

Neue Definition der Maßgeblichkeit der Handelsbilanz für die Steuerbilanz

Die Ausübung steuerrechtlicher Wahlrechte ist künftig unabhängig von der handelsrechtlichen Bilanzierung möglich. Allerdings müssen in diesem Zusammenhang Wirtschaftsgüter, die nicht mit dem handelsrechtlich maßgeblichen Wert in der steuerlichen Gewinnermittlung ausgewiesen werden, in besondere, laufend zu führende Verzeichnisse aufgenommen werden.

Wirtschaftliche Auswirkungen der Teilwertbestimmungen

Teilwertabschriften ergeben in der Regel reduzierte Betriebsergebnisse und damit niedrigere Ertragssteuern. Sie sind deshalb verantwortlich vorzunehmen, weil sie Diskussionsstoff für Betriebsprüfungen liefern. Treten angenommene Verluste nicht ein, erhöht sich das Betriebsergebnis im Zeitpunkt des Verkaufs mit der Folge höherer Steuerbelastung. Im Übrigen stellen Teilwertminderungen kein Instrument dauerhafter Steuerminderung dar.

Hinweis: Trotz sorgfältiger Bearbeitung kann für die Richtigkeit des Beitrages keine Gewähr übernommen werden.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

Reifenlagerung/Ozon

Es kommt immer wieder vor, dass Reifen werbewirksam im Freien angeboten werden. Die Reifen sind den Witterungsbedingungen (Sonne, Regen) und Ozon ausgesetzt. Insbesondere Ozon kann bei unsachgemäßer Lagerung zu schneller Alterung (Risse in der Seitenwand) beitragen.

Regnet es in den Reifen hinein und steht das Wasser längere Zeit im Reifeninneren, kann Feuchtigkeit in den Reifenunterbau (Gewebelagen) dringen und es kann zu einem strukturellen Festigkeitsabbau kommen.

Deshalb: Reifen sollten nicht im Freien gelagert werden, sondern nur in geschlossenen, abgedunkelten Räumen ohne UV-Strahlenquellen, die kühl (+20 bis -10), trocken, staubfrei und lüftbar sind. Die Heizung des Lagerraumes sollte im Abstand von mindestens einem Meter vom Lagergut angebracht sein.

Weitere grundsätzliche Tipps zur richtigen Lagerung von Reifen:

- Reifen sind trocken, geschützt,
- vor Sonnenlicht und nur mäßig belüftet zu lagern.
- Reifen nicht in Räumen lagern, in denen auch Öle, Fette, Lacke, Kraftstoffe etc. gelagert werden.
- Motorrad-, Motorroller-, Pkw-H/V/Z-, TL-Geländewagen- und AS-Reifen mit einer Breite unter 12,4" (<300 mm) nur stehend lagern.
- Horizontal gestapelt werden dürfen Reifen höchstens drei Monate. Die Stapelhöhe darf bei

Pkw-Reifen:	8 Stück
Nutzfahrzeugreifen:	5 Stück

  nicht übersteigen. AS-Reifen über 12,4" (>300 mm) nur bis zu einer Höhe von 3,5 m stapeln, wobei die Profilstollen direkt aufeinander liegen müssen.

Zur Vermeidung der Überalterung von Reifen ist das FIFO-Prinzip (=First In - First Out) unbedingt zu beachten

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2000

Lagerung und Transport
(DIN 7716, Auszug aus BGI 884, Kapitel 6)

Für die ordnungsgemäße Lagerung und den Transport verweisen wir auf die DIN 7716 sowie die BGI 884 (Kapitel 6), die wir Ihnen nachfolgend zur Kenntnis geben:

DIN 7716

1. Anwendungsbereich

1.1
Die nachstehenden Anforderungen gelten für Erzeugnisse aus Kautschuk und Gummi in reiner und mit anderen Stoffen zusammengesetzter Form, und zwar für Elastomere aus Naturkautschuk und/oder Synthesekautschuk sowie für unvulkanisierte Kautschuk-Mischungen, für Klebstoffe und für Lösungen mit Kautschuk.

1.2
Die Anforderungen nach den Abschnitten 3 und 4 gelten in erster Linie für eine langfristige Lagerung (im allgemeinen länger als 6 Monate).
Für kurzfristige Lagerung (weniger als 6 Monate) – wie etwa in Produktions- und Auslieferungslägern mit laufendem Materialabfluss – sind die Vorschriften dieser Norm bis auf die generellen Anforderun-gen an den Lagerraum nach den Abschnitten 3 und 3.1 sinngemäß anwendbar, solange dadurch Aussehen und Funktion der Erzeugnisse keine nachteiligen Veränderungen erfahren (siehe jedoch Abschnitt 4.2.1 b.

2. Allgemeines

Unter ungünstigen Lagerungsbedingungen oder bei unsachgemäßer Behandlung ändern die meisten Erzeugnisse aus Kautschuk und Gummi ihre physikalischen Eigenschaften. Dadurch kann es zu einer Verkürzung der Lebensdauer kommen, und sie können z. B. durch übermäßige Verhärtung, Weich-werden, bleibende Verformung sowie durch Abblättern, Risse oder sonstige Oberflächenschäden un-brauchbar werden. Die Veränderungen können durch die Einwirkung z.B. von Sauerstoff, Ozon, Wär-me, Licht, Feuchtigkeit, Lösungsmittel oder Lagerung unter Spannung hervorgerufen werden.
Sachgemäß gelagerte und behandelte Gummi-Erzeugnisse bleiben über einen langen Zeitraum (einige Jahre) fast unverändert in ihren Eigenschaften. Das gilt jedoch nicht für unvulkanisierte Kautschuk-Mischungen.

3. Lagerraum

Der Lagerraum soll kühl, trocken, staubarm und mäßig gelüftet sein. Eine witterungsungeschützte La-gerung im Freien ist nicht zulässig.

3.1 Temperatur
Die Temperatur für die Lagerung von Erzeugnissen aus Kautschuk und Gummi ist abhängig von dem zu lagernden Gut und den verwendeten Elastomeren.
Gummi-Erzeugnisse sollten nicht unter –10°C und über +15°C gelagert werden, wobei die obere Grenze bis auf +25°C überschritten werden darf. Noch darüber liegende Temperaturen sind nur kurzfristig zulässig.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

Abweichend davon kann bei Gummi-Erzeugnissen aus bestimmten Kautschuktypen, z. B. Chloroprenkautschuk, eine Lagertemperatur erforderlich sein, die nicht tiefer als +12°C liegen darf.
Die günstigste Lagertemperatur für unvulkanisierte Kautschukerzeugnisse und –Mischungen sowie Klebstoffe und Lösungen liegt zwischen +15°C und +25°C. Darüberliegende Temperaturen müssen, darunterliegende sollten vermieden werden. Klebstoffe und Lösungen dürfen nicht kälter als 0°C gelagert werden.
Bei Erzeugnissen, die während der Lagerung und beim Transport tiefen Temperaturen ausgesetzt waren, kann eine Versteifung oder herabgesetzte Klebkraft auftreten. Diese Erzeugnisse sind vor Inbetriebnahme oder Weiterverarbeitung längere Zeit auf Temperaturen von +20°C oder mehr zu bringen. Dies geschieht am besten in der Verpackung, weil dadurch ein Feuchtigkeitsniederschlag auf dem Erzeugnis selbst vermieden wird.

3.2. Heizung
In geheizten Lagerräumen sind die Gummi- und Kautschukerzeugnisse gegen die Wärmequelle abzuschirmen. Der Abstand zwischen Wärmequelle und Lagergut muss mindestens 1m betragen. Bei winderhitzten Räumen ist ein größerer Abstand erforderlich.

3.3 Feuchtigkeit
Das Lagern in feuchten Lagerräumen soll vermieden werden. Es ist darauf zu achten, dass keine Kondensation entsteht. Am günstigsten ist eine relative Luftfeuchtigkeit unter 65%.

3.4 Beleuchtung
Die Erzeugnisse sollen vor Licht geschützt werden, insbesondere vor direkter Sonnenbestrahlung und vor starkem künstlichen Licht mit einem hohen ultravioletten Anteil. Die Fenster der Lagerräume sind aus diesem Grund mit einem roten oder orangefarbenen (keinesfalls blauen) Schutzanstrich zu versehen. Vorzuziehen ist eine Beleuchtung mit normalen Glühlampen.

3.5. Sauerstoff und Ozon
Die Erzeugnisse sollen vor Luftwechsel, vor allem vor Zugluft, geschützt werden durch Einhüllen, durch Lagerung in luftdichten Behältern oder durch andere Mittel.
Die bezieht sich vor allem auf Artikel mit einer großen Oberfläche im Verhältnis zum Volumen, z.B. gummierte Stoffe oder zellige Artikel.
Da Ozon besonders schädlich ist, dürfen die Lagerräume keinerlei Ozon erzeugende Einrichtungen enthalten, wie z.B. Elektromotoren oder sonstige Geräte, welche Funken oder andere elektrische Entladungen erzeugen können. Verbrennungsgase und Dämpfe, die durch photochemische Vorgänge zu Ozonbildung führen können, sollten beseitigt werden.

3.6 Sonstiges
Lösungsmittel, Kraftstoffe, Schmierstoffe, Chemikalien, Säuren, Desinfektionsmittel u.ä. dürfen im Lagerraum nicht aufbewahrt werden. Gummilösungen sind unter Beachtung der behördlichen Vorschriften über die Lagerung und Beförderung brennbarer Flüssigkeiten in einem besonderen Raum zu lagern.

4. Lagerung und Handhabung

4.1. Allgemeines
Es ist darauf zu achten, dass die Erzeugnisse spannungsfrei, d.h. ohne Zug, Druck oder sonstige Verformungen gelagert werden, da Spannungen sowohl eine bleibende Verformung als auch eine Rissbildung begünstigen. (O-Ringe dürfen z.B. nicht an Haken hängend gela-

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

gert werden). Bestimmte Metalle; im besonderen Kupfer und Mangan, wirken auf Gummi-Erzeugnisse schädigend. Deshalb dürfen die Erzeugnisse nicht in Berührung mit diesen gelagert werden, sondern müssen durch Verpackung oder durch Abschluss mit einer Schicht eines geeigneten Stoffes geschützt werden. Geeignet sind z.B. antistatische Folien oder Beutel aus Papier, Polyethylen oder Polyamiden (Nylon).
Die Werkstoffe der Behälter des Verpackungs- und Abdeckmaterials dürfen keine für die Erzeugnisse schädlichen Bestandteile enthalten, z.B. Kupfer oder kupferenthaltende Legierungen, Benzin, Öl und dergleichen. Weichmacher enthaltende Folien dürfen zur Verpackung nicht verwendet werden.
Werden die Erzeugnisse eingepudert, so darf der Puder keine für die Erzeugnisse schädlichen Bestandteile enthalten. Geeignete Stoffe zum Einpudern sind Talkum, Schlemmkreide, feinkörniges Glimmerpulver und Reisstärke.
Das gegensitige Berühren von Erzeugnissen verschiedener Zusammensetzung ist zu vermeiden. Das gilt im besonderen für Gummi-Erzeugnisse verschiedener Farben.
Die Erzeugnisse sollten für eine möglichst kurze Zeit im Lager verbleiben. Bei langfristiger Lagerung ist darauf zu achten, dass neu hinzukommende Erzeugnisse von den schon vorhandenen getrennt gelagert werden.

4.2. Fahrzeugbereifung

4.2.1 Reifen und Schläuche

Fahrzeugreifen werden in Lagerräumen entsprechend Abschnitt 3 wie folgt gelagert:

a) für langfristige Lagerung in Regalen mit 10 cm Bodenfreiheit stehend in einer Schicht. Zwecks Verhinderung einer Deformation ist es ratsam, Lkw-Reifen monatlich einmal weiter zu drehen. Die Abmessungen der Regale sind von der Größe der Fahrzeugdecken abhängig;

b) für kurzfristige Lagerung (nicht über 4 Wochen) liegend auf Holzrosten waagrecht aufeinander-liegend gestapelt, wobei die Stapelhöhe von 1,20 m nicht überschritten werden soll.

Bei eventuell längerer Lagerung ist ein Umstapeln erforderlich.

Fahrzeugschläuchen sollen entweder leicht aufgepumpt und mit Talkum eingestäubt in die Reifen eingelegt oder luftleer in kleinen Stapeln (Höhe maximal 50cm) in Regalflächen mit ebenem Boden gelagert werden. Lattenroste sind wegen eventueller Druckstellen nicht zweckmäßig.
Soweit Luftschläuche von den Herstellern in Kartons oder Folien angeliefert werden, sollen sie darin belassen werden, weil die Verpackung einen gewissen Schutz gegen Verschmutzung, Sauerstoff und Lichteinwirkung bietet.
Wulst- und Felgenbänder sind wie Luftschläuche zu lagern.

4.2.2 Karkassen

Abgefahrene Karkassen, die zur späteren Runderneuerung vorgesehen sind, sind trocken zu lagern.

4.3 Werkstättenmaterial

Werkstättenmaterial sollte möglichst frisch sein. Es soll nur so lange gelagert werden, wie es für den kontinuierlichen Ablauf der Werkstättenarbeit erforderlich ist. Es ist in der Reihenfolge des Eingangs zu verarbeiten. Die Bevorratung soll so bemessen sein, dass damit der laufen-

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

de Betrieb sicher gestellt ist. Größere Materialüberhänge sind zu vermeiden.
Werkstättenmaterial ist so zu lagern, dass Verformungen vermieden bzw. auf ein Minimum reduziert werden.
Z.B. sind Rohlaufstreifenkartons wie angezeichnet stehend (senkrecht) zu lagern. Hierbei sind übergroße Stapelhöhen zu vermeiden.
Ein bei längerer Lagerung unter Umständen auftretender geringer Schwefelausschlag ist kein Zeichen für Qualitätsminderungen.
Reparaturgewebe und Corde (Textil und Stahl) sollen bis zum Gebrauch verpackt bleiben, um Feuchtigkeitseinflüsse zu vermeiden.

4.4 Fördergurte

4.4.1 Lagerung

Fördergurte sind in Rollen mit der Achse horizontal zu lagern. Sie dürfen nie auf der Kante gelagert werden (Gefahr von Verwerfungen). Die Rollen sollen möglichst freihängend auf einer Achse aufgebockt sein. Bei längerer Lagerzeit ist die Rolle gelegentlich zu drehen, damit sich der innere Druck nicht ständig nach einer Richtung auswirkt.
Kürzere Fördergurte auf kleineren Wickeln können liegend durch Bretter oder Paletten vom Boden abgehoben werden. Dabei können die Gurte auch mehrere Rollen hoch gestapelt werden, wenn die auftretende Pressung die Gurte nicht zusammendrückt oder verformt.
Der Gurt soll in seiner Originalverpackung, z. B. in Kunststofffolien oder gummierten Stoffen, gelagert werden. Hat sich durch Beschädigungen des Verpackungsmaterials jedoch Feuchtigkeit im Innern angesammelt, so muss die Verpackung abgenommen werden, um Schimmelbildung zu verhüten.

4.4.2 Handhabung

Es wird empfohlen, zum Anheben einer Fördergurtrolle eine Stahlstange durch die (runde oder quadratische) Bohrung des Rollenkerns zu schieben und mit zwei Seilschlingen oder Ketten über einen Querbalken an ein Hebezeug anzuhängen. Der Querbalken muss länger sein als die Rollenbreite, um Beschädigungen der Gurtkanten durch die Seile oder Ketten zu verhindern. Steht ein Band aus Gewebe- oder Kunststoffmaterial genügender Festigkeit und Länge zur Verfügung, kann dies durch den Rollenkern gezogen und ohne Querbalken am Hebezeug benutzt werden.
Stahlketten- oder Seile dürfen zum Anheben nicht ohne einen Querbalken entsprechender Länge benutzt werden, sodass keine Berührung zwischen den Ketten oder Seilen und den Gurtkanten möglich ist. Es darf nicht versucht werden, in die äußeren Lagen der Rolle einzuhaken, weil der Gurt bei dieser Beanspruchung die gesamte Rolle nicht tragen kann und das Ende der Gurtlänge beschädigt wird. Keinesfalls darf eine Schlinge um den äußeren Umfang der Gurtrolle zum Heben gelegt werden. Ungleiche Lastverteilung kann ein seitliches Herausrutschen der Rolle verursachen (Unfallgefahr).
Gurtrollen können auch mit üblichen Gabelstaplern befördert werden. Es ist darauf zu achten, dass die äußeren Gurtlagen durch die Gabelkanten nicht beschädigt werden. Ist keine Vorrichtung zur mechanischen Handhabung vorhanden, können die Gurte über den Boden gerollt werden, wenn dadurch die Oberfläche der Gurte nicht beschädigt wird und die Drehrichtung ein Straffen der Rolle bewirkt. Ein Lockern der Rolle oder ein seitliches Auseinanderschieben kann Schwierigkeiten in der Handhabung zur Folge haben.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

4.5 Lagerung sonstiger Gummiartikel

Platten und Streifen können flach oder gerollt gelagert werden; bei flacher Lagerung müssen sie mit ihrer ganzen Fläche aufliegen.
Gummierte Stoffe sind auf Rollen gewickelt aufzuhängen.
Kabel und Schnüre sind in Rollenbunden (aber nicht aufeinandergeschichtet) zu lagern oder auf Rollen oder Haspeln gewickelt aufzuhängen.
Treibriemen dürfen nie auf der Kante liegend (Gefahr von Verwerfungen) gelagert werden, sondern möglichst in Rollen freihängend auf einer Achse aufgebockt. Bei langer Lagerzeit ist die Rolle gelegentlich zu drehen, damit sich der innere Druck nicht ständig nach einer Richtung hin auswirkt.
Keilriemen können liegend gelagert werden. Werden sie aus Platzgründen hängend aufbewahrt, so sollte der Durchmesser des Dorns mindestens der zehnfachen Höhe des Keilriemens entsprechen.
Schläuche sind in Rollenbunden oder langgestreckt zu lagern.
Dichtungen, Puffer, Gummi-Metall-Verbindungen, Ringe u.ä. sind so zu lagern, dass sie nicht verformt werden. Das gilt im besonderen auch für zellige Artikel.
Bei Gummi-Metallartikeln darf das vorhandene Metall mit dem vulkanisierten Elastomer nur an der Stelle der Haftung in Berührung kommen und die für das Metall verwendete Schutzschicht darf keine schädlichen Auswirkungen auf das Elastomer oder die Bindung ausüben.
Bekleidungsstücke, wie Mäntel, Anzüge, Stiefel u.ä. sind möglichst auf Hartholzbügel zu hängen.
Gummiwaren für Lebensmittel sind in geruchsfreien Räumen zu lagern.
Aufblasbare Gummi-Erzeugnisse, wie Matratzen, Sitzkissen usw. sind leicht aufgeblasen, flach aus-gebreitet zu lagern, damit Knickstellen vermieden werden. Matratzen können auch über Rundhölzern (Hartholz) hängend aufbewahrt werden.

4.6. Lagerung von Gummilösungen und Klebstoffen

Diese müssen kühl und in luftdicht verschlossenen Behältern aufbewahrt werden. Da Lösungen meist feuergefährlich und teilweise gesundheitsschädlich sind, sind die berufsgenossenschaftlichen Unfallverhütungsvorschriften und die feuerpolizeilichen Vorschriften zu beachten[1].

Es ist empfehlenswert, nur etwa einen Vorrat für einen Monat zu halten. Reparaturlösungen sollen nicht aus den Lagerbehältern verarbeitet, sondern in kleine Arbeitsbehälter mit Deckeln umgefüllt werden. Angebrochene Behälter sind nach Arbeitsschluss sorgfältig zu verschließen.

5. Reinigung und Wartung

Die Reinigung und Wartung von Gummi-Erzeugnissen kann mit Seife und warmen Wasser erfolgen. Die gereinigten Artikel sind bei Raumtemperatur zu trocknen. Nach einer längeren Lagerung (6 bis 8 Monate) können die Erzeugnisse mit einer 1,5%igen Natriumkarbonatlösung gereinigt werden. Die Reste der Reinigungsflüssigkeit sind mit Wasser abzuspülen. Wirk-

1 Polizeiverordnung über den Verkehr mit brennbaren Flüssigkeiten sowie Verordnung über die Kennzeichnung gesundheitsschädlicher Lösemittel und lösemittelhaltiger anderer Arbeitsstoffe (Lösemittelverordnung). Unfallverhütungsvorschriften: VBG 1 "Allgemeine Vorschriften"; VBG 81 " Verwendung von Klebstoffen, die mit leicht flüchtigen, brennbaren Lösungsmitteln hergestellt sind, und Verwendung solcher Lösungsmittel".

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

same und besonders schonende Reinigungsmittel werden vom Hersteller empfohlen. Lösungsmittel wie Trichlorethylen, Tetrachlorkohlenstoff sowie Kohlenwasserstoff dürfen zum Reinigen nicht verwendet werden. Weiter verbietet sich hierfür die Benutzung von scharfkantigen Gegenständen, Drahtbürsten, Schmirgelpapier usw.
Gummi-Metallverbindungen sind mit einer Glyzerin-Spiritusmischung (1:10) zu reinigen.
Ist eine Desinfektion notwendig, dann ist diese erst nach gründlicher Reinigung der Gummi-Erzeugnisse durchzuführen. Das Desinfektionsmittel darf nicht gleichzeitig als Reinigungsmittel verwendet werden. Bei der Wahl des Desinfektionsmittel ist auf Verträglichkeit mit Gummi zu achten. Insbesondere sauerstoff- oder halogenabspaltende Mittel wie z.B. Kaliumpermanganat oder Chlorkalk können vor allem bei dünnwandigen Erzeugnissen schädlich sein. Bei Gummi-Erzeugnissen für den medizinischen Bedarf dürfen nur die vom Hersteller empfohlenen Desinfektionsmittel verwendet werden.
Die Grebrauchsfähigkeit bestimmter Gummiwaren kann durch einen Spezialanstrich (Wachsemulsion, Schellack u.ä.) verlängert werden. Bei Gummi-Erzeugnissen für die medizinische Anwendung sind solche Anstriche nicht zu empfehlen.

BGI 884, Kapitel 6

6.1 Rechtsgrundlagen
Beim Lagern und Stapeln ist darauf zu achten, dass die Belastung sicher aufgenommen werden kann. Ferner sind Lager und Stapel so zu errichten und zu erhalten, dass niemand durch herabfallende, umfallende oder wegrollende Gegenstände gefährdet wird und sie gegen äußere Einwirkungen so geschützt sind, dass keine gefährlichen chemischen oder physikalischen Veränderungen des Lagergutes eintreten können.
Die BG-Regel „Lagereinrichtungen und -geräte" (BGR 234) enthält neben Bau- und Ausrüstungsbestimmungen für Lagereinrichtungen und –geräte auch Bestimmungen für den Betrieb von Lagergeräten, z.B. Paletten und Stapelhilfsmittel.
Beim Transport mit Flurförderzeugen, Straßenfahrzeugen und Hebezeugen sind darüber hinaus insbensondere folgende Vorschriften zu beachten:

- Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV),
- Unfallverhütungsvorschrift „Flurförderzeuge" (BGV D27),
- Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge" (BGV D29),
- Unfallverhütungsvorschrift „Krane" (BGV D6),
- Straßenverkehrsordnung (StVO),
- Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO),
- Arbeitsstättenverordnung einschließlich zugehöriger Arbeitsstättenrichtlinien.

Nützliche Hinweise zur Sicherung der Ladung von Fahrzeugen enthält außerdem die BG-Information „Ladungssicherung auf Fahrzeugen" (BGI 649).

6.2 Lagerung

6.2.1 Lagerräume
Reifen – auch wenn sie wenig oder gar nicht genutzt werden – unterliegen einem Alterungsprozess, der von den Umgebungsbedingungen abhängig ist. Hitze, Feuchtigkeit und UV-Strahlung beschleunigen diesen Prozess. Die Lagerräume sollen daher kühl, trocken, dunkel und mäßig belüftet sein. Wegen der möglichen Strukturveränderung beim Kontakt mit

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

Kraftstoffen, Schmierstoffen, Lösemitteln und Chemikalien ist die Lagerung im selben Raum zu vermeiden.

Die zulässige Belastung der Fußbodenfläche in Lagerräumen, unter denen sich andere Räume befinden, muss an den Zugängen gut erkennbar angegeben sein. Dies gilt auch für die zulässige Belastung von Zwischenböden. Regalbühnen mehrgeschossiger Regaleinrichtungen ohne Fahrverkehr müssen für eine gleichmäßig verteilte Last von mindestens 250 kg/m2 ausgelegt sein. Höhere Belastungen, z. B. durch Fahrverkehr, müssen zusätzlich berücksichtigt werden.

Lagerbereiche sind so anzulegen, dass elektrische Verteiler und Schaltanlagen, Einrichtungen zur ersten Hilfe, Feuerlöschgeräte sowie Rettungs- und Verkehrswege nicht durch Lagergüter verstellt werden.

Tragbare oder fahrbare Feuerlöscher müssen nach Art und Umfang der Brandgefährdung und der Größe des zu schützenden Bereiches in ausreichender Anzahl bereitgehalten werden. Unter bestimmten Voraussetzungen können Wandhydranten bei der Ausrüstung von Arbeitsstätten mit Feuerlöschern berücksichtigt werden, nicht aber ortsfeste Feuerlöschanlagen, z. B. Sprinkleranlagen, Pulverlöschanlagen oder CO2-Löschanlagen. In der BG-Regel „Ausrüstung von Arbeitsstätten mit Feuerlöschern" (BGR 133) sind u.a. Angaben zur Bestimmung der jeweils erforderlichen Anzahl von Feuerlö-schern enthalten und anhand von Rechenbeispielen erläutert.

6.2.2 Lagerungsarten

Die Art der Lagerung von Reifen und Rädern ist sowohl aus sicherheitstechnischer Sicht als auch bezüglich des reibungslosen Arbeitsablaufes von entscheidender Bedeutung. Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten der Reifenlagerung, wobei die für den Betrieb geeignetste von Fall zu Fall unterschiedlich sein kann.

6.2.2.1 Stapel- und Blocklagerung

Werden Reifen oder Räder als Lagereinheiten zusammengestellt und in Stapeln gelagert, so ist darauf zu achten, dass das Verhältnis der Höhe zur Schmalseite der Grundfläche nicht größer als 6:1 ist, wobei der Standsicherheitsfaktor mindestens 2,0 betragen muss. In der Regel darf ein Stapel Ladeeinheiten auf Europaletten bei Lagerung in einem geschlossenen Raum 4,8 m nicht überschreiten.
Beispiele für die Berechnung der zulässigen Stapelhöhe sind in der BG-Regel „Lagereinrichtungen und -geräte" (BGR 234) enthalten. Beim Errichten von Stapeln ist insbesondere darauf zu achten, dass die Ladeeinheiten steif genug sind, um eine Schiefstellung zu vermeiden. Dies kann z.B. durch Aussteifung der Ladeeinheiten oder spezielle Stapelgestelle für Felgen erreicht werden.

Beim Stapeln im Freien (z.B. Altreifen) sind auch Windeinflüsse zu berücksichtigen, da diese die Standsicherheit eines Stapels gefährden können. Bei der Blocklagerung palettierter Einheiten ist eine sehr große Lagerdichte erreichbar. Ein einfaches Handling, z. B. mit Hilfe von Flurförderzeugen, ist möglich, jedoch ist die Zugänglichkeit eingeschränkt. Von Nachteil ist auch, dass die Kommissionierung einzelner Reifen von Hand kaum möglich ist.

6.2.2.2 Lagerung von Ladeeinheiten (Paletten) in Regalen

Werden Reifen oder Räder als Ladeeinheiten in Regalen gelagert, ist neben der Übersichtlichkeit und der großen Lagerdichte auch ein einfaches Handling der Ladeeinheiten mög-

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

lich, z. B. mit Hilfe von Flurförderzeugen. Allerdings ist das Ein- und Auslagern von Hand nur bedingt möglich.

6.2.2.3 Einzellagerung in Regalen
Bei der stehenden Lagerung einzelner Reifen oder Räder in Regalen wird die Ein- und Auslagerung üblicherweise von Hand durchgeführt.

Bei Bedarf größerer Mengen ist das Kommissionieren allerdings sehr mühsam und zeitaufwendig. Ferner sind Zugangshilfen erforderlich (z.B. Podesttreppe, Leiter).

Bei der Beschaffung und Aufstellung von Regalen ist u.a. zu beachten:
An ortsfesten Regalen mit einer Fachlast über 200 kg oder einer Feldlast über 1000 kg müssen der Hersteller, der Typ, das Baujahr sowie die zulässigen Fach- und Feldlasten angegeben sein. Die Feldlast ist die zulässige Last aller Einlagerungsebenen eines Stützenfeldes, die Fachlast ist die zulässige Last einer Einlagerungsebene.

6.2.2.4 Lagerung einzelner, unmontierter Reifen
Zum Schutz vor Schäden durch das Zusammendrücken aufgrund des Eigengewichtes sollten unmontierte Pkw- und Nutzfahrzeugreifen höchstens über einen Zeitraum von drei Monaten direkt überei-nander gestapelt werden, wobei maximal acht Pkw- und fünf Nutzfahrzeugreifen übereinander gestapelt werden dürfen. Motorrad-, Motorroller-, Pkw-, Geländewagen- und AS-Reifen mit einer Breite von weniger als 12,4" (300 mm) dürfen nur stehend gelagert werden.

6.3 Hilfsmittel für den Transport

6.3.1 Reifen-Transportwagen
Sofern die Kommissionierung von Hand erfolgt, ist es zweckmäßig, eine Transporthilfe zu verwenden, um die Reifen oder Räder bzw. Kompletträder vom Lager zum Befüll- bzw. Montageplatz zu transportieren. Hierfür können spezielle Reifen-Transportwagen verwendet werden, die im Fachhandel erhältlich und ähnlich wie Sackkarren aufgebaut sind.

6.3.2 Hebewagen
Für den Transport, die Montage, aber auch für die Demontage schwerer Reifen empfiehlt sich der Einsatz mit Rollen ausgerüsteter Hebewagen. Das Rad kann damit ohne größeren Kraftaufwand auf-genommen bzw. abgelassen und in die gewünschte Position gehoben und gedreht werden. In jedem Fall aber sind beim Transport von Kompletträdern oder Reifen, deren Gewicht 200 kg oder deren Durchmesser 1,5 m übersteigt, Einrichtungen zu verwenden, die sicherstellen, dass das Rad oder der Reifen nicht umfallen kann.

6.3.3 Flurförderzeuge
Werden für den Transport großer und schwerer Räder Gabelstapler oder Mitgängerflurförderzeuge eingesetzt, müssen die Lastaufnahmeeinrichtungen so beschaffen bzw. ausgerüstet sein, dass die Räder beim Transport sicher in ihrer Position gehalten werden.

Eckbereiche von ortsfesten Regalen, die mit Gabelstaplern oder Regalflurförderzeugen be- oder entladen werden, müssen mit einem gelb-schwarz gekennzeichneten, mindestens 30 cm hohen Anfahr-schutz versehen sein. Hierdurch soll verhindert werden, dass das Regal durch das Flurförderzeug angefahren wird. Beschädigte Regalteile müssen unverzüglich entlastet und ausgetauscht werden.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2001

Lärmarme Lkw in Österreich

Da eine Reihe von BRV-Mitgliedsbetrieben Speditionen betreuen, die sehr oft in Österreich unterwegs sind, erhalten wir oft Anfragen hinsichtlich der dortigen gesetzlichen Grundlagen zur Einordnung von Lkw als lärmarm und den entsprechenden Vorschriften hinsichtlich der Bereifung.

Hintergrund ist, dass in Österreich bei Vorliegen eines Nachtfahrverbotes lärmarme Kfz (Lkw) von diesem Verbot ausgenommen sind. Deshalb an dieser Stelle der entsprechende Auszug aus der VRÖ-Rechtsfibel:

„Als lärmarmes Kfz gilt ein Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h und einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5T, bei dem der Geräuschpegel bei einer Motorleistung, die 150 kW nicht überschreitet, 78 dB (A) und einer Motorleistung, die 150 kW überschreitet, 80 dB (A) nicht übersteigt (gemessen gem. ISO -beschleunigte Vorbeifahrt)."

Sinn dieser Bestimmung ist, dass bei Vorliegen eines Nachtfahrverbotes lärmarme Kfz von diesem Verbot ausgenommen sind.

Einen wesentlichen Faktor bei Lärmemissionen von Kfz stellt das Abrollgeräusch dar. Der Hersteller/Importeur des Fahrzeuges ist daher seit 01.10.1995 verpflichtet, die Reifendimension(en) und/oder Reifentyp genau anzugeben, welche die geforderten Geräuschpegel unterschreitet. Diese Angaben sind in einem dafür vorgesehenen Datenblatt (Lärmzertifikat) einzutragen (34. KDV-Novelle). Im Falle einer Nachrüstung dürfen nur jene Reifendimension(en) und/oder Reifentypen nachgerüstet werden, welche auch im Datenblatt aufscheinen.

(Rechtsquellen: § 8b KDV zu § 12 KFG/Lärmarmes Kfz, § 42 Abs. 6 StVO/ Nachtfahrverbot)

Lärmarme Lkw in Österreich

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 01/2006

Eigentumsvorbehalt bei Leasingfahrzeugen

Musterschreiben an die Leasinggesellschaft

Auf die häufig gestellte Frage unserer Mitglieder, wie denn die Geltendmachung des Eigentumsvorbehalts an Reifen, die auf Leasingfahrzeuge montiert wurden, juristisch einwandfrei zu formulieren sei, reagieren wir gerne, indem wir Ihnen nachfolgend ein entsprechendes Musterschreiben unseres BRV-Justiziars Dr. Wiemann an die Hand geben.

Unter dem Titel "Reifen auf Leasingfahrzeugen: (K)ein Problem für den Reifenfachhandel?" hatte Dr. Wiemann in Ausgabe 3 von Trends & Facts aus 2003, Seite 25 den Hintergrund der Problematik dargestellt. Er erläuterte dort weiterhin die Voraussetzungen, unter denen ein Eigentumsvorbehalt wirksam vereinbart werden kann und welche Mittel dem Reifenfachhändler zur Verfügung stehen, seine Rechte aus dem Eigentumsvorbehalt durchzusetzen.

Folgeseite:
Musterschreiben - Eigentumsvorbehalt bei Leasingfahrzeugen

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2004

Reifenfachhandel (Firma) .....
(genaue Anschrift) .....
möglichst: Vertragsnummer .....

Firma (Kunde)
Fahrzeug, amtliches Kennzeichen .....

Ort, Datum

Sehr geehrte Damen und Herren,

ausweislich der beigefügten Unterlagen (Lieferscheine, Rechnungen) haben wir die Firma ..... mit Reifen beliefert, die auf die nachstehend aufgeführten Fahrzeuge montiert worden sind:

Der Warenwert und unsere Rechnung betragen insgesamt: .....EUR

Bei Lieferung wurden nachweislich vereinbart unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen, deren Text als Muster beigefügt ist. Hiernach ist für uns Eigentumsvorbehalt in allen rechtlich zulässigen Formen vereinbart.

Die uns zustehende Forderung ist nicht bezahlt, nach den uns zur Verfügung stehenden Informationen kann mit einer Zahlung auch nicht gerechnet werden. Wir machen in dieser Situation von unseren Rechten aus Eigentumsvorbehalt Gebrauch.

Wir haben festgestellt, dass die Fahrzeuge, auf die die von uns gelieferten Reifen montiert wurden, bei Ihnen geleast waren. Auch wenn Sie gegenüber Ihrem und unserem Kunden aus Ihren Rechten aus dem Leasingvertrag Gebrauch gemacht haben, steht uns weiterhin das vorbehaltene Eigentum zu, der Eigentumsvorbehalt erlischt insbesondere nicht durch Montage von Reifen und Rädern.

Aus dem gleichzeitigen Rücktritt vom Liefervertrag machen wir unseren Eigentumsvorbehalt geltend und fordern Sie daher auf, die von uns gelieferten Reifen unverzüglich an uns herauszugeben. Wir weisen darauf hin, dass bis zur Herausgabe jede weitere Nutzung unserer Reifen untersagt ist, auch und insbesondere der Einsatz im Straßenverkehr.

Unabhängig von den uns zustehenden Rechten besteht grundsätzlich die Bereitschaft, mit Ihnen über die Abgeltung unserer Eigentumsvorbehaltsrechte durch Zahlung zu verhandeln.

Mit freundlichen Grüßen

(Name)

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/2004

Eigentumsvorbehalt konsequent durchsetzen!

Die Zahl der Insolvenzen nimmt dramatisch zu. Aus der Mitgliedschaft wird uns zunehmend berichtet, dass dies insbesondere Kunden betrifft, die Unternehmen im Speditionsgewerbe betreiben. Zahlreiche offene Rechnungen müssen infolge dessen in teilweise beträchtlicher Höhe als uneinbringbare Forderung ausgebucht werden.

Nun besteht das spezielle Problem darin, dass viele Spediteure für ihre Fahrzeuge über Leasing- bzw. Kilometerverträge mit Leasinggesellschaften verfügen, die Fahrzeuge sich also nicht im Eigentum der Spedition befinden. Soweit es sich um so genannte "Vollverträge" handelt (also inklusive Reifenersatzbeschaffung, die - bezogen auf die Bezugsstellen - von den Leasinggesellschaften vorgeschrieben ist), zahlen die Leasinggesellschaften an den Reifenfachhandel.

Bei so genannten "Teilverträgen" hingegen (für die Reifenersatzbeschaffung ist der Spediteur auf eigene Rechnung selbst verantwortlich) lässt die Leasinggesellschaft das Fahrzeug beim insolventen Spediteur abholen und der Reifenfachhändler bleibt auf den offenen Rechnungen für die Reifen sitzen. Erschwerend kommt bei dieser Vertragsvariante hinzu, dass dem Reifenfachhändler oft gar nicht bekannt ist, dass es sich um Leasingfahrzeuge handelt.

Vor diesem Hintergrund wandten wir uns an BRV-Justiziar Dr. Wiemann und baten ihn um Stellungnahme, ob er eine rechtliche Möglichkeit sähe, auch bei den so genannten Teilverträgen den Eigentumsvorbehalt geltend zu machen. Hier seine Antwort:

"Die bekanntermaßen zunehmenden wirtschaftlichen Probleme bei Speditionen wirken sich natürlich leider auch unmittelbar durch Forderungsausfälle auf die Reifenbranche aus. Mit dem Geltendmachen des Eigentumsvorbehaltes, der selbstverständlich über die Allgemeinen Geschäftsbedingungen vereinbart sein muss, kann man durchaus noch Forderungen durchsetzen. Dabei sollte der betroffene Betrieb wie folgt vorgehen:

→
→ Nachweis der Vereinbarung des Eigentumsvorbehaltes
→ Nachweis des Bestehens von Forderungen
Aufforderung zur Herausgabe der Reifen.

Die Weiterbenutzung unbezahlter, unter Eigentumsvorbehalt gelieferter Reifen lässt sich notfalls über eine einstweilige Verfügung verhindern.

Der Eigentumsvorbehalt an dem Reifen bleibt auch nach Montage bestehen, die Reifen werden also im Rechtssinn nicht wesentlicher Bestandteil des Fahrzeuges. Diesen Hinweis in Auseinandersetzungen halte ich für wichtig, weil immer noch gelegentlich eine abweichende Rechtsmeinung vertreten wird.

Sie weisen nun freilich zu Recht darauf hin, dass ein wesentliches Problem in der praktischen Realisierbarkeit liegt. Dem ist nur durch ein funktionierendes Informationsmanagement beizukommen. Im Rahmen eines kurzfristig angelegten betrieblichen Mahnsystems sollte sich relativ rasch herausstellen, welcher Kunde seinen Zahlungsverpflichtungen nicht zeitnah nachkommt. In solchen Fällen kann eine Auskunft über Creditreform oder ähnliche Institutionen nützlich sein, um ein sich abzeichnendes Insolvenzrisiko rechtzeitig zu erkennen.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 05/2003

In solchen Fällen sollte man den säumigen Kunden mit der Aufforderung zur Herausgabe der Reifen zugleich zur Mitteilung auffordern, ob es sich um Leasingfahrzeuge handelt und wer Leasinggeber ist. Das sollte nach Möglichkeit nicht nur schriftlich, sondern auch durch eingehende Befragung des Kunden geschehen.
Wenn es gelingt, auf diese Weise den Leasinggeber ausfindig zu machen, müsste man sich sofort schriftlich mit ihm in Verbindung setzen und die Rechte geltend machen. Das mögliche Argument, die Reifen seien durch Montage Eigentum geworden, verfängt - wie weiter oben erwähnt - nicht.
Weiterer möglicher Einwand eines Leasinggebers könnte die Behauptung sein, das Eigentum gutgläubig erworben zu haben. Auch das wird nicht durchgreifen, da in der Fahrzeugbranche wie in der Reifenbranche bekannt ist, dass in aller Regel Eigentumsvorbehalte vereinbart werden.

Weigert sich ein Kunde nun, die Reifen herauszugeben oder den Leasinggeber zu benennen - was nicht selten der Fall sein wird -, bleibt letzten Endes nur die Inanspruchnahme der Gerichte. Dabei wird eine Klage auf Herausgabe einfach aus Zeitgründen problematisch sein, weil Gerichtsverfahren relativ lang dauern und in der Zwischenzeit die Insolvenz eintreten kann. Brauchbar ist in solchen Fällen die schon erwähnte Möglichkeit, eine einstweilige Verfügung zu beantragen, mit der dem Kunden die weitere Benutzung der Reifen untersagt werden soll."

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 05/2003

Leiharbeitnehmer

Der vom BRV bereits vor einigen Jahren abgeschlossene Zeitarbeitsvertrag mit der Firma persona service gilt nach wie vor. BRV-Mitgliedsunternehmen bekommen hier bei der Inanspruchnahme von Leiharbeitskräften Sonderkonditionen eingeräumt, die um etwa 15% unter den ortsüblichen persona service-Konditionen liegen.

Interessierte BRV-Mitglieder können die aktuelle Preisliste im internen Mitgliederbereich der BRV-Homepage einsehen unter:

Downloads / BRV-Rahmenverträge und Sonderkonditionen / Rahmenvertrag BRV - Personal Service wegen Zeitarbeitspersonal

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2008

Konkrete Handlungsempfehlungen vorgelegt
Leistungsentlohnung im Reifenfachhandel

Anlässlich der BRV-Mitgliederversammlung am 8. Juni 2007 in Dresden erfolgte durch Joachim F. Krahl, Geschäftsführer der Unternehmens-beratung MMS, Bad König, ein Zwischenbericht zum Stand der vom BRV Anfang 2007 in Auftrag gegebenen Studie „Leistungs-/erfolgsabhängige Entlohnungssysteme im Reifen-fachhandel".

Nunmehr, Anfang 2008, liegt die Endfassung der Studie vor. Konkrete Handlungs-emfehlungen sollen insbesondere dem mittelständischen Reifenfachhandel die Einführung leistungsabhängiger Vergütungssysteme ermöglichen, damit über dieses Instrument unter Berücksichtigung der starken Saisonalität in der Branche die Personalkosten stärker flexibilisiert, die Produktivität der Mitarbeiter erhöht und die Unternehmensziele effektiver durchgesetzt werden können. Die Studie handelt folgende Themenfelder ab:

- Der variable Anteil am Jahreseinkommen
- Anteil der Reifenhandelsunternehmen mit einem leistungs-/erfolgsabhängigen Entlohnungssystem
- Erfahrungen der Unternehmen mit Prämien-/Provisionssystemen
- Zusätzliche finanzielle Leistungen nach Mitarbeitergruppen
- Führen der Mitarbeiter mit Zielvereinbarungen
- Unterschiedliche Entlohnungsgrundlagen
- Einzel- oder Teamprämien/-provisionen
- Anforderungen an leistungs-/erfolgsabhängige Entlohnungssysteme
- Ein praktisches Beispiel für ein Entlohnungssystem in einem Filialunternehmen
- Vorteile von Einzel- und Teamprovisionen
- System-Entwicklung
- Praktische Erfahrungen.

Zusammengefasst kann aufgrund der Studie Folgendes festgestellt werden:

- Der variable Anteil am Jahreseinkommen ist mit 10,5 Prozent im Reifenfachhandel nicht stark ausgeprägt. Der niedrigste liegt bei 3,3 Prozent, der höchste bei 23,3 Prozent.
- Lediglich 36,5 Prozent der Reifenfachhandelsunternehmen haben ein leistungs-/erfolgs-abhängiges Entlohnungssystem. Insbesondere kleine Unternehmen setzen auf die situative, direkte Führung der Mitarbeiter und verzichten auf finanzielle Anreize. Dagegen setzen 89,5 Prozent der Unternehmen mit einem Umsatz über zehn Mio. Euro Entlohnungssysteme ein.
- Insgesamt werden mit derartigen Systemen gute Erfahrungen gemacht.

Alle weiteren Aussagen beziehen sich auf Unternehmen mit Entlohnungssystemen.

- Leistungs-/erfolgsabhängige Entlohnungssysteme wirken, wenn das Umfeld stimmt. Kein System kann Führungsschwäche ausgleichen.
- Die Mitarbeiter fühlen, dass ihre Leistung gewürdigt wird. Damit muss die Leistung durch Soll-/Ist-Vergleiche sichtbar werden, und es muss sich lohnen.
- Mit einem System werden ca. 30 Prozent der Mitarbeiter nicht erreicht. Das heißt, man muss den Mut haben, einen personellen Schnitt zu ziehen.
- Es gilt nicht mehr: Was soll getan werden? Sondern: Was soll erreicht werden? Ziele müssen gesetzt werden.

Konkrete Handlungsempfehlungen vorgelegt
Leistungsentlohnung im Reifenfachhandel

- Die Systeme einschließlich der Ziele müssen einfach, verständlich, realistisch sein und als gerecht und fair empfunden werden sowie Anreize geben. Alle zwei bis drei Jahre sollten Systemanpassungen erfolgen und die Ziele variiert werden.
- 65,2 Prozent der Unternehmen zahlen z.B. den Reifenmonteuren – der größten Mitarbeitergruppe – zusätzliche finanzielle Leistungen.
- 69,6 Prozent der Unternehmen führen ihre Mitarbeiter mit Zielvereinbarungen, 30,4 Prozent nicht.
- 94,3 Prozent der Unternehmern mit Zielvereinbarungen halten die Ziele schriftlich fest. Davon vereinbaren zwei Drittel sowohl quantitative als auch qualitative Ziele. Drei Fünftel geben die Ziele schriftlich weiter. Davon kontrollieren 96,1 Prozent die Durchsetzung mit Soll-/Ist-Vergleichen, Darstellungen und Durchsprache der Abweichungen.
- 39,5 Prozent geben die gemeinsam vereinbartenZiele durch mündliche Anweisungen weiter.
  Davon kontrollieren 70,6 Prozent die Durchsetzung mit Durchsprache und flexibler Anpassung. 29,4 Prozent kontrollieren nicht.
- 84 Prozent der Unternehmen kontrollieren monatlich die Durchsetzung schriftlich vereinbarter Ziele. Im Bereich der mündlichen Anweisungen kontrollieren 58,3 Prozent der Unternehmen monatlich die Durchsetzung der Ziele, ein Drittel wöchentlich sowie ein Viertel täglich.
- Knapp zwei Drittel der Unternehmen sind der Meinung, dass ihr Controlling/Reporting alle wesentlichen Fragen/Anforderungen und Wünsche zur Führung des Unternehmens ange-messen, ausführlich und zeitnah beantwortet.
- Vier Fünftel der Unternehmen drucken die Soll-/Ist-Vergleiche aus und geben die Informationen an die Verantwortlichen weiter. 42,9 Prozent differenzieren nach Filialen, einzelnen Mitarbeitern. 39,3 Prozent geben die Daten und Informationen über das gesamte Unternehmen weiter.
- Knapp drei Viertel der Unternehmen sprechen regelmäßig die Daten auf allen Ebenen mit allen Mitarbeitern durch. Mehrheitlich erfolgt die Durchsprache monatlich.
- 65,2 Prozent der Unternehmen honorieren den Rohertrag, gefolgt vom Umsatz mit 50 Prozent sowie den Achsvermessungen und dem Autoservice mit jeweils 41,3 Prozent. Zusatzverkäufe honorieren 39,1 Prozent, den Absatz 30,4 Prozent. Allem Anschein nach geben die EDV-Systeme/Informationsverarbeitung nicht viel an Informationen her, die präzise etwas über den Unternehmenserfolg/das Unternehmensergebnis sagen.
- Gut die Hälfte der Unternehmen zahlen Einzelprämien, 15,6 Prozent Teamprämien und rund ein Drittel beides.
- Das System muss die Verantwortung klar zuordnen, regelmäßig und zeitnah über die erreichten Ziele informieren sowie eine klare, eindeutige Abrechnung zulassen.
- Das System muss dazu beitragen, dass die Ziele im Unternehmen auf allen Ebenen bekannt sind und verstanden werden sowie entsprechende Anreize setzen.
- Das dargestellte praktische System-Beispiel für ein Filialunternehmen macht deutlich, welche Ziele durch welche Mitarbeiter durchgesetzt werden sollenund wie die Erfüllung honoriert wird.
  Dabei werden die Abhängigkeiten erkennbar, bzw. durch einen Ausschüttungstopf für die Filiale wird der Teamgedanke gefördert. Firmenzielschwerpunkte zeigen die strategische Ausrichtung. Der Glanzpunkt des Systems ist, dass sich die Mitarbeiter zu jeder Minute den

Konkrete Handlungsempfehlungen vorgelegt
Leistungsentlohnung im Reifenfachhandel

aktuellen Prämienstand auf dem Bildschirm ansehen können.

- Einige Unternehmen weisen darauf hin, dass sie für derartige Systeme zu klein sind. Dem steht entgegen, dass Anreize stärker wirken können als direkte Führung.
- Auch kommt der Hinweis, dass die Mitarbeiter schon so gut verdienen. „Da kann ich nichts mehr draufpacken." Dem steht entgegen, dass mit der Durchsetzung entsprechender (höherer) Ziele das Unternehmen wirtschaftliche Vorteile haben sollte und auch die Mitarbeiter anteilig beteiligt werden.
- Ein weiteres Argument ist: „Da müssten ja alle Arbeits-verträge geändert werden. Der Aufwand ist mir zu groß." Das sollte und kann kein Problem sein.
- Weiterhin wird ausgeführt: „Ich führe meine Mitarbeiter direkt." (Große Unternehmen müssen ihre Mitarbeiter steuern und damit solche Systeme nutzen.) Die Notwendigkeit wird spätestens dann erkannt, wenn längere Ausfallzeiten durch Urlaub oder Krankheit anfallen.

Zitat

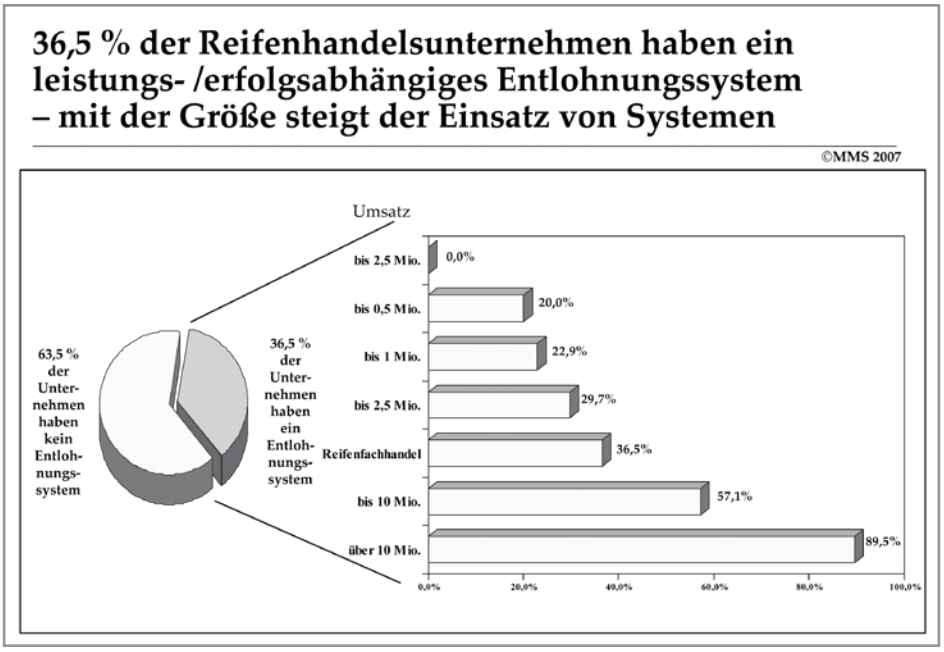
„Das ist ein Ausdruck eines Karawanen-Kapitalismus, von dem viele wissen müssen, dass er die Zustimmung zu diesem Wirtschafts- und Gesellschaftsmodell systematisch unterminiert"

(Bundesfinanzminister a.d. Peer Steinbrück (SPD) zur Entscheidung des finnischen Mobiltelefonherstellers Nokia, das Bochumer Werk zu schließen; gelesen im Kölner Stadt-Anzeiger)

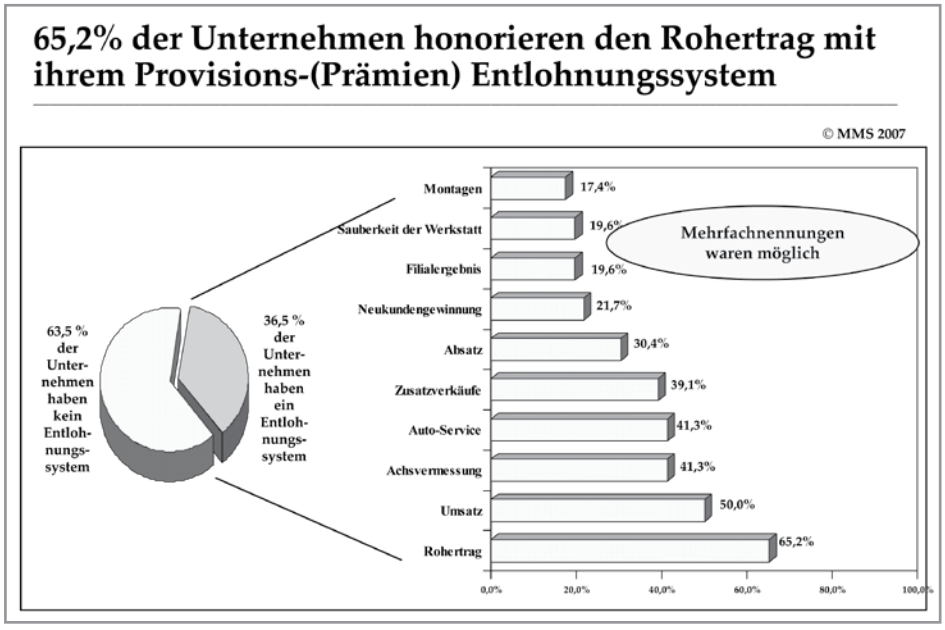
Die Endfassung der Studie können BRV-Mitglieder im internen Bereich der BRV-Homepage abrufen unter:

Downloads / Arbeitsrecht – Personal / Studie leistungs-/erfolgsabhängige Entlohnungssysteme

Konkrete Handlungsempfehlungen vorgelegt
Leistungsentlohnung im Reifenfachhandel

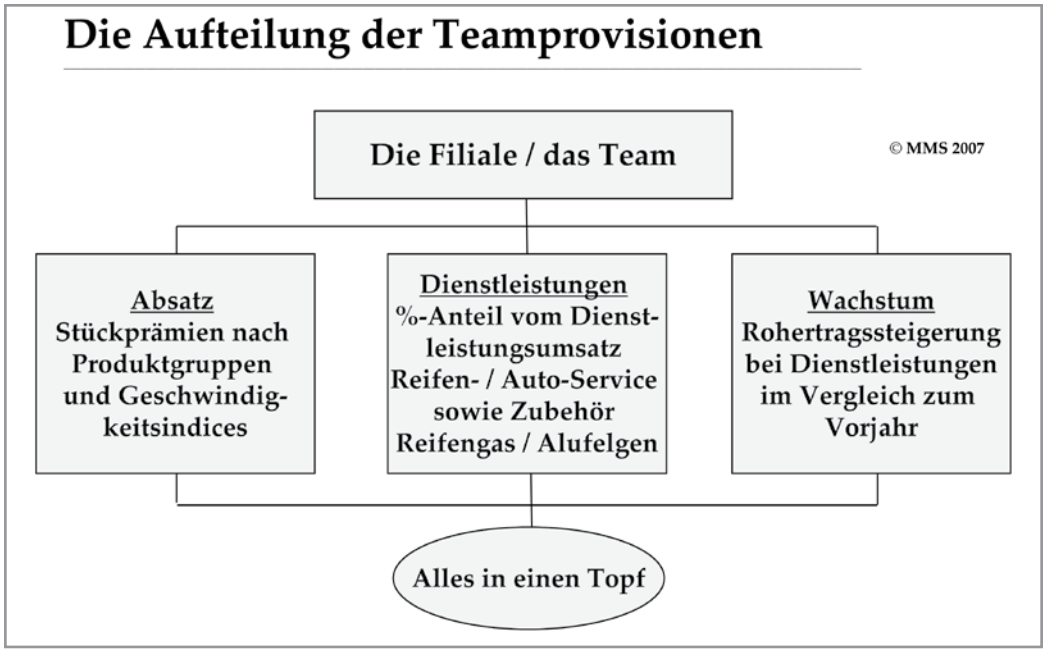


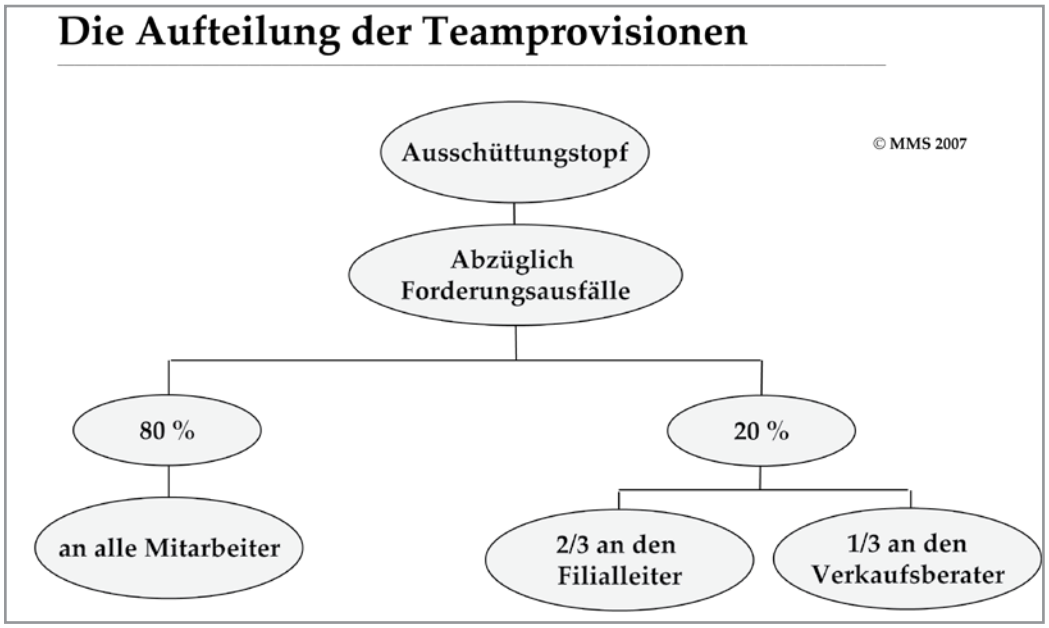
Mit der Unternehmensgröße steigt im Reifenfachhandel der Einsatzleistungs bzw. erfolgsabhängiger Entlohnungssysteme: Ergebnis aus der aktuell vorgelegten BRV-/MMS-Studie.



Am häufigsten wird der Rohertrag in den erfolgsabhängigen Lohnsystemen des Reifenfachhandels mit Prämien honoriert. Es folgen Umsatz, bestimmte Autoserviceleistungen und Zusatzverkäufe.

Konkrete Handlungsempfehlungen vorgelegt
Leistungsentlohnung im Reifenfachhandel


Die Aufteilung der Teamprovisionen
Die Filiale / das Team
© MMS 2007
Absatz
Stückprämien nach Produktgruppen und Geschwindig-keitsindices
Dienstleistungen
%-Anteil vom Dienst-leistungsumsatz Reifen- / Auto-Service sowie Zubehör Reifengas / Alufelgen
Wachstum
Rohertragssteigerung bei Dienstleistungen im Vergleich zum Vorjahr
Alles in einen Topf



Die Studie enthält auch konkrete Beispiele und Empfehlungen. Hier das Modell eines Vergütungssystems mit Teamprovisionen.

Lenkzeiten

Lenk- und Ruhezeiten sind in der Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (FPersV) und durch Gemeinschaftsrecht in der VO (EG) Nr. 561/2006 geregelt. Die VO (EG) Nr. 561/2006 gilt in allen Mitgliedstaaten unmittelbar. Sie betrifft Kraftfahrer im Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr, die Kraftfahrzeuge lenken, die

- zur Güterbeförderung geeignet sind und deren zulässige Höchstmasse einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 3,5 t übersteigt

  oder

- der Personenbeförderung dienen und die für die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers konstruiert oder dauerhaft angepasst und zu diesem Zweck bestimmt sind.

Die FPersV regelt darüber hinaus Lenk- und Ruhezeiten für Fahrten mit Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung geeignet sind und deren zulässige Höchstmasse 2,8 t übersteigt.

Ausnahmeregelungen sind in Art. 3 VO (EG) Nr. 561/2006 (Abschnitt 2) sowie § 1 Abs. 2 FPersV (Abschnitt 5.3) und § 18 FPersV (Abschnitt 6) beschrieben.

Neben den Lenk- und Ruhezeiten sind die Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes zu beachten.

Ausführliche Informationen erhalten BRV-Mitglieder im internen Downloadbereich der BRV-Homepage (www.bundesverband-reifenhandel.de) unter:

Mitglieder-Login / Downloads / Arbeitsrecht-Personal

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2012

Mit Breakdown-Service die Grenzen überschreiten?

Europaweite Pannenhilfe

Kann durch ein Pannenhilfsfahrzeug eines deutschen Reifenfachhändlers auf Autobahnen anderer EU-Länder Breakdown-Service geleistet werden? Mit dieser Frage eines Reifenfachhändlers wurde der BRV vor einigen Wochen konfrontiert. Die Antworten unserer Schwesterverbände, die wir um „Amtshilfe" bei der Beantwortung baten, lauten wie folgt:

- Statement Belgien:
  Theoretisch bestehen keine Einwände dagegen, dass ein deutscher Pannenservice Pannenhilfe auf belgischen Autobahnen leistet. Üblicherweise entscheidet immer die Polizei, ob ein Fahrzeug mit einer Panne am Straßenrand als Hindernis angesehen wird oder nicht. Wenn ein Fahrzeug (im Pannenfall) als Hindernis betrachtet wird, muss der Pannendienst/Abschleppwagen innerhalb von 15-20 Minuten vor Ort sein. Sehr oft, vor allem in Flandern, werden Autobahnabschnitte benannt, die für bestimmte Pannenserviceunternehmen reserviert sind, welche im Falle einer Panne dann stets gerufen werden müssen.

- Statement Dänemark:
  Es existieren keine gesetzlichen Vorschriften, die den Einsatz ausländischer Pannenhilfsfahrzeuge einschränken würden.

- Statement Frankreich:
  Der Pannenservice ist streng reglementiert. Die Servicevergabe erfolgt über die Firmen, die die entsprechenden Autobahnabschnitte managen. Eine zweite Möglichkeit gibt es, als Subunternehmer eines lizenzierten Serviceproviders zu arbeiten. Hier würde die Marge dann entsprechend aufgeteilt.

- Statement Niederlande:
  VACO teilt nach Rücksprache mit dem „Verkehrszentrum Niederlande" mit, dass auch ein deutsches Pannenservicefahrzeug, wenn es die niederländischen Anforderungen des Breviers „Erste Sicherheitsmaßnahmen bei Unfällen auf Autobahnen und Schnellstraßen" erfüllt (das Brevier liegt der BRV-Geschäftsstelle vor), Pannenservice auf niederländischen Autobahnen leisten kann.

- Statement Österreich:
  Ein deutsches Pannenservicefahrzeug darf auf Autobahnen in Österreich Pannenservice leisten, wenn die allgemeinen Verkehrsvorschriften und die Absicherung der Fahrzeuge laut StVO eingehalten werden. Im Wesentlichen bedeutet dies, dass das zu reparierende Fahrzeug durch ein Pannendreieck und sonstige Warneinrichtungen auf dem Pannenstreifen abgesichert stehen und das Pannenservicefahrzeug ebenfalls durch entsprechende Warneinrichtungen gesichert werden muss.

- Statement Schweiz:
  Das Abschleppwesen ist kantonal geregelt. Somit besteht keine zentrale Ansprechstelle. In zahlreichen Kantonen bestehen mit bestimmten Abschleppunternehmen schriftliche Absprachen in der Form von Leistungsvereinbarungen. So kommen auf den Autobahnen dieser Kantone ausschließlich Partner mit einer solchen Vereinbarung zum

Mit Breakdown-Service die Grenzen überschreiten?
Europaweite Pannenhilfe

Einsatz. Die damit verbundenen Anforderungen an die Unternehmen stützen sich in erster Linie auf die Vorgaben der vereinigten Auto Straßenhilfen Schweiz (ASS), deren Koordinaten wie folgt lauten:

ASS
Walter Egloff
Pfistergasse 38
4800 Zofingen
Schweiz
Tel.: 0041 – 62 751 15 05
Fax: 0041 – 62 751 59 50

Laut ASS: Möchte ein Unternehmen in der Schweiz Pannenservice anbieten, muss es bei jedem Kanton individuell einen Antrag stellen, um eine Art „Zulassungsgenehmigung" zu erhalten. Selbst mit dieser Genehmigung ist dann aber immer noch nicht gesichert, dass das Unternehmen auch tatsächlich tätig werden kann, da über die Frage, welcher Pannendienst gerufen wird, wohl ausschließlich die Polizei oder der jeweilige Leistungsträger (Versicherung) entscheiden.

Luftdruckempfehlungen

Die von den Reifenherstellern empfohlenen Luftdrücke wurden aufgrund der maximalen zulässigen Belastung und Geschwindigkeit sowie des Radsturzes bei maximaler Belastung der Serienfahrzeuge errechnet.
Sie gelten für umbereifte Serienfahrzeuge, deren Höchstgeschwindigkeit, Radsturz und zulässige Achslast nicht verändert wurden (Fahrversuche wurden nicht durchgeführt).

Es wird empfohlen, die gleichen Luftdruckdifferenzen - Vorderachse zu Hinterachse - wie vom Fahrzeughersteller festgelegt einzustellen, ohne den errechneten Mindestluftdruck zu unterschreiten bzw. den Maximaldruck von 3,5 bar zu überschreiten.

Wenn gewünscht, kann die vom Fahrzeughersteller in der Betriebsanleitung vorgegebene Luftdruckreduzierung für Teillast auch bei den Sonderumrüstungen angewendet werden (siehe Beispiele). Bei Serienbereifungen bitte Luftdruck wie im Fahrzeug angegeben verwenden.

Beispiel:
Luftdrücke nach Angaben des Herstellers für die Serienbereifung

Volllast:			Teillast:		Differenz
Vorderachse	2,2 bar	↑ 0,2 bar ↓	Vorderachse	2,0 bar	← - 0,2 bar →
Hinterachse	2,4 bar		Hinterachse	2,2 bar	← - 0,2 bar →

Für die Anwendung des Luftdruckrechners bedeutet diese Umrechnung in Teillast folgendes:

Luftdrücke nach Angaben vom Reifenhersteller Rechner = Volllast:

Volllast:				Differenz	Teillast:	
Vorderachse	2,0 bar	↑ 0,2 bar ↓	= 2,2 bar	← - 0,2 bar →	Vorderachse	2,0 bar
Hinterachse	2,4 bar		= 2,4 bar	← - 0,2 bar →	Hinterachse	2,0 bar

Bei Reifen an Anhängern hinter Pkw und an Wohnwagen ist ein Zuschlag von 10 Prozent auf die maximale Tragfähigkeit bei um 0,2 bar erhöhtem Luftdruck möglich.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/2000

Luftdruck von Reifen

Der Tabellenluftdruck ist ein Basisluftdruck in Bezug auf die Tragfähigkeit. Die tatsächlich an einem Fahrzeug verwendeten Luftdrücke sollen aber auch die möglichen Höchstgeschwindigkeiten sowie die auftretenden maximalen Sturzwerte berücksichtigen.

Dies bedeutet, dass die Geschwindigkeit über 160 km/h sowie Sturzwerte über 160 km/h über 2° ein Luftdruckzuschlag auf die Tabellenwerte erfolgen muss.

Luftdruckzuschläge aufgrund von Fahrzeughöchstgeschwindigkeiten über 160 km/h sind abhängig von der jeweiligen Reifenausführung. Je nach Geschwindigkeitssymbol kommt es zu unterschiedlichen Berechnungen.

1a. Für Reifen bis zum Geschwindigkeitssymbol einschließlich "V" muss der Basisluftdruck laut Tabelle linear um 0,3 Bar von 160 km/h bis 210 km/h angehoben werden.

1b. Für "V" Reifen muss der Basisluftdruck laut Tabelle um 0,3 Bar von 210 km/h bis ein schließlich 240 km/h angehoben werden.

2a. Für "ZR" und "W" Reifen muss der Basisluftdruck laut Tabelle um 0,1 Bar pro 10 km/h von 190 km/H bis einschließlich 240 km/h angehoben werden.

2b. Für "ZR" und "W" Reifen muss der Luftdruck laut Tabelle um 0,5 Bar von 240 km/h bis ein schließlich 270 km/h angehoben werden.

Bei Sturzwerten über 2° kommt es zu nachstehenden Luftdruckzuschlägen (sofern keine Fahrzeugbelastung erfolgt).

Sturz	Luftdruckerhöhung
bis zu 2°	0
bis zu 2,5°	0,1 Bar
bis zu 3°	0,2 Bar
bis zu 3,5°	0,3 Bar
bis zu 4°	0,4 Bar

Eine Luftdruckbereichung sollte grundsätzlich auf maximaler Höchstgeschwindigkeit (Ziffer 6 im Fahrzeugschein), den zulässigen Achslasten (Ziffer 16 im Fahrzeugschein) sowie den maximalen Sturzwert des jeweiligen Fahrzeugs basieren, um den sicherheitsrelevanten Mindestluftdruck bei Volllast und Höchstgeschwindigkeit zu ermitteln.

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

Beispiel: BMW 7/1 750 i/iL

Ziffer 6	250 km/h (+Toleranz 9 km/h)
Ziffer 16	1,130 kg Vorderachslast
Sturz Vorderachse	kleiner 2°
Sturz Hinterachse	maximal 3°
Bereifung Vorderachse	235/45 ZR 17
Bereifung Hinterachse	265/40 ZR 17

1. Vorderachse:
   1,130 kg : 2 = 565 kg max. Radlast
   laut Tabelle 2,1 Bar Basisluftdruck
   Höchstgeschwindigkeit 250 km/h + 9 km/h Toleranz = 259 km/h
   Hieraus ergibt sich ein Luftdruckzuschlag von rund 0,8 Bar
   190 km/h bis 240 km/h = 0,5 Bar
   240 km/h bis 259 km/h = 0,3 Bar (0,5 Bar : 3 x 2)

   Die maximalen Sturzwerte 2° nicht überschreiten, kommt man zu dem Ergebnis:

   2,1 bar + 0,5 Bar + 0,3 Bar = 2,9 Bar

2. Hinterachse:
   1,250 kg : 2 = 625 kg max. Radlast
   laut Tabelle 2,1 Bar Basisluftdruck
   Höchstgeschwindigkeit 250 km/h + 9 km/h Toleranz = 259 km/h
   Hieraus ergibt sich ein Luftdruckzuschlag von rund 0,8 Bar
   190 km/h bis 240 km/h = 0,5 Bar
   240 km/h bis 259 km/h = 0,3 Bar (0,5 Bar : 3 x 2)

   Da die maximale Sturzwerte 3° nicht überschreiten, kommt man zu dem Ergebnis:

   2,1 Bar + 0,5 Bar + 0,3 Bar + 0,2 Bar = 3,1 Bar

Daraus ergibt sich also die Luftdruckempfehlung für Volllastbetrieb

Vorderachse	2,9 Bar
Hinterachse	3,1 Bar

Wenn ein Teillastluftdruck berechnet werden soll, müssen die in diesem Fall tatsächlich auftretenden Achsenlasten, Sturzwerte und die entsprechenden Höchstgeschwindigkeiten zugrunde gelegt werden.

Im Anhängerbetrieb sind die Drücke gemäß der zusätzlichen Belastung auf der Hinterachse entsprechend anzupassen.

Der Luftdruck sollte immer am kalten Reifen geprüft bzw. eingestellt werden!

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

Luftdruck richtig einstellen- Achtung bei der Breitreifenumrüstung

Merkblatt des BRV-Arbeitskreises "Technik/Autoservice" für den Reifenfachhandel

Viel zu oft wird dem richtigen Druck im Reifen nicht die notwendige Beachtung geschenkt. Dabei ist dieser der Garant für ein sicheres und langes Reifenleben. Durch zu geringen Luftdruck kann der Reifen zu stark Erwärmen und dadurch im Inneren beschädigt werden. Dies kann bei zu hohen Geschwindigkeiten zur Laufflächenablösung und sogar zum Platzen des Reifens führen.

Einmal entstandene, versteckte Reifenschäden werden durch nachträgliche Luftdruckkorrekturen nicht beseitigt!

Daher gilt: Luftdruck richtig einstellen!

Zur Festlegung des Mindestluftdrucks für einen bestimmten Fahrzeugtypen werden folgende technische Daten zugrunde gelegt:
1. Reifengröße
2. Achslasten Vorder- Hinterachsen
3. Sturzwerte
4. Höchstgeschwindigkeit

Daraus ergeben sich bei Verwendung verschiedener Reifengrößen und unterschiedlichen Sturzwerten bei jedem Fahrzeugtypen unterschiedliche Mindestluftdrücke!

Siehe dazu auch den Abschnitt „Luftdruck von Reifen". Im Zweifelsfall unbedingt die Luftdruckempfehlung des Reifenherstellers unter Berücksichtigung der Rad-/Reifenkombination beachten bzw. den Reifenhersteller konsultieren.

Kein Fahrzeug darf Ihren Hof verlassen, ohne dass der individuelle Luftdruck eingestellt wurde und der Fahrer über die entsprechenden Werte informiert wurde!

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 03/1999

Service der Continental AG: Luftdruckrechner im Angebot

Die Continental Reifen Deutschland GmbH bietet als besonderen Service im Internet Luftdruckrechner für Pkw sowie eine Luftdrucktabelle für Nutzfahrzeuge an.

Luftdruckrechner-Pkw
Sie finden den Luftdruckrechner-Pkw unter: http://conti-luftdruck.de/

Luftdrucktabelle Nutzfahrzeuge
Die Luftdrucktabelle für Nutzfahrzeuge finden Sie im Internet unter:
http://www.conti-online.com/generator/www/de/de/continental/transport/allgemein/tech_info/luftdrucktabelle_de.html

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 05/2003

Kurz-Auswertung Reifenluftdruckuntersuchung Sommer 1995

Folgendes muss beim Lesen der Auswertung berücksichtigt werden:

- Über- bzw. Unterdruck von +/- 0,1 Bar wurde als Messtoleranz zugelassen und als "ok" bewertet.

- Jeglicher Überdruck bei Reservereifen wurde als "ok" gewertet.

- Die Frage: "Kennen Sie den korrekten Luftdruck" war nicht eindeutig gestellt. Die Antwort "Nein" kann sich darauf beziehen, dass man den Druck nicht auswendig weiß, aber sehr wohl weiß, wo er nachzugucken ist, kann aber auch heißen, dass man überhaupt keine Ahnung hat. Sicherlich sind beide Varianten in die Antwort eingeflossen. Für "ja" gilt Entsprechendes.

Zahl der Nennungen : 2011

In **518 Fällen** war der Reifendruck an allen Reifen korrekt = **25,76 Prozent.**

In **549 Fällen** betrug der gemessene Unterdruck am Reservereifen mindestens 0,2 Bar (maximal: "Reifen platt", "keiner vorhanden", "defekt") = 27,30 Prozent.

D.h. in **1493 Fällen** war der gemessene Luftdruck um mindestens 0,2 Bar falsch an einem oder mehreren Reifen = **74,24 Prozent.**

Frage: **"Kennt der Fahrer den korrekten Luftdruck?"**

ja	1054	= 52,26%
nein	948	= 47,14 %
keine Angabe	9	

Frage: **"Wie oft wird geprüft?"**

wöchentlich	293	= 14,57%
monatlich	1037	= 51,57%
gelegentlich	45	= 2,24%
nie	625	= 31,07%
keine Angaben	12	

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998

Frage: "**Hält der Fahrer den Luftdruck grundsätzlich für wichtig für**":
(Mehrfachnennungen)

Sicherheit auf der Straße	1265 = 62,9%
Reifenverschleiß	1303 = 64,79%
Handling des Fahrzeugs	846 = 42,07%
Keine Angaben	55

©Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. - 02/1998